

AÉRO JOURNAL

N°19
BIMESTRIEL
JUN - JUL 01

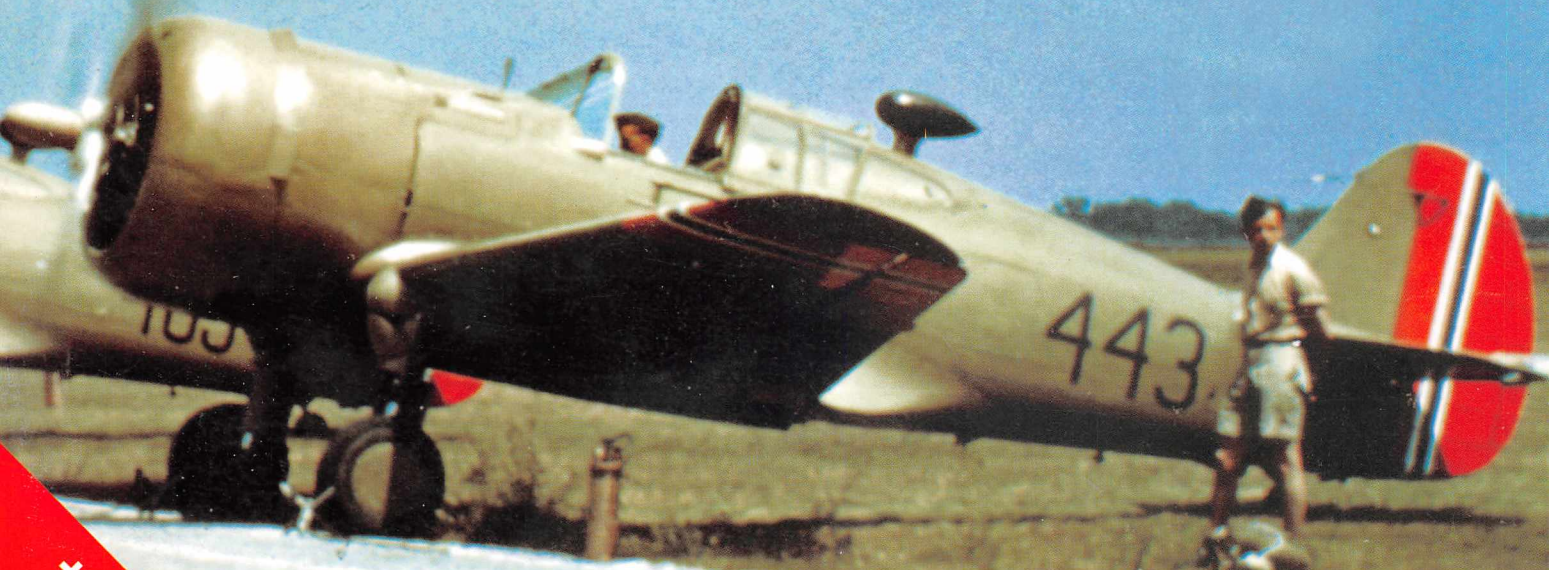
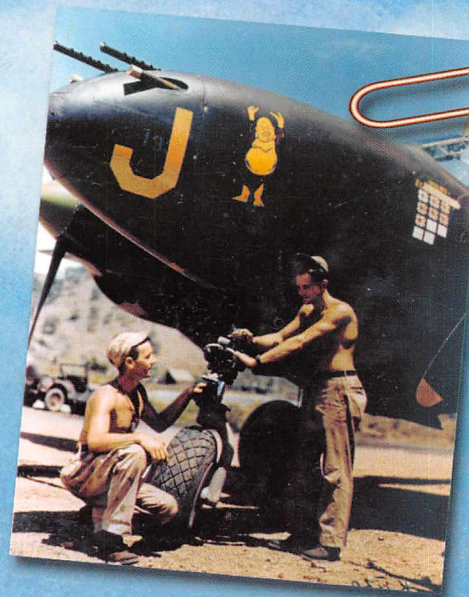


Welcome to Little Norway

**L'AÉRONAVAL SOVIÉTIQUE
ÉTÉ 1941**

**LES POLONAIS
EN FRANCE**

"CHASSEURS DE TÊTE"

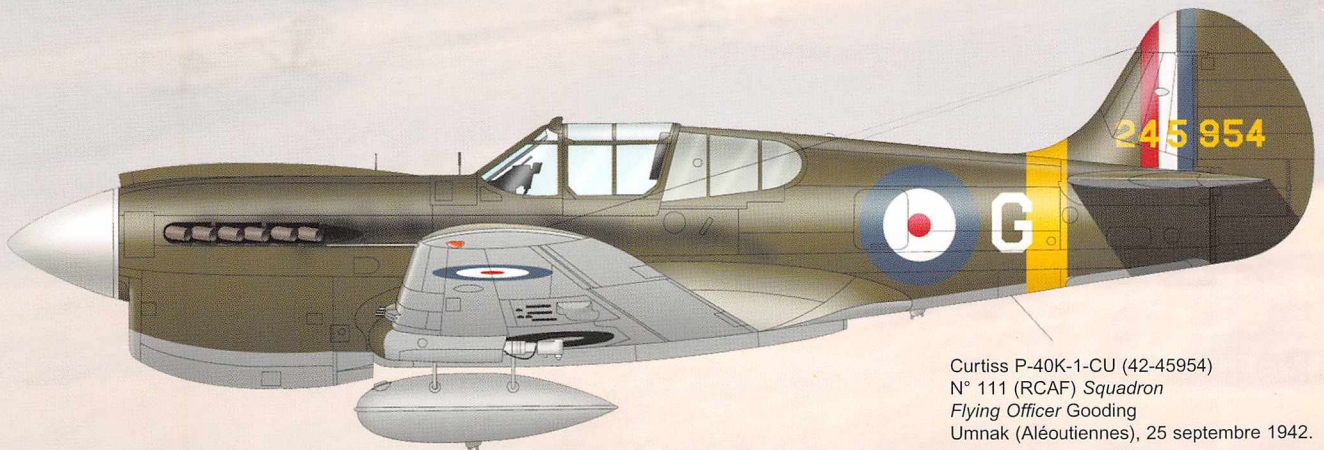


+ de rubriques
+ de couleurs
+ de pages

M 4873 - 19 - 43,00 F - RD



Victoire en Alaska



Curtiss P-40K-1-CU (42-45954)
N° 111 (RCAF) Squadron
Flying Officer Gooding
Umnak (Aléoutiennes), 25 septembre 1942.

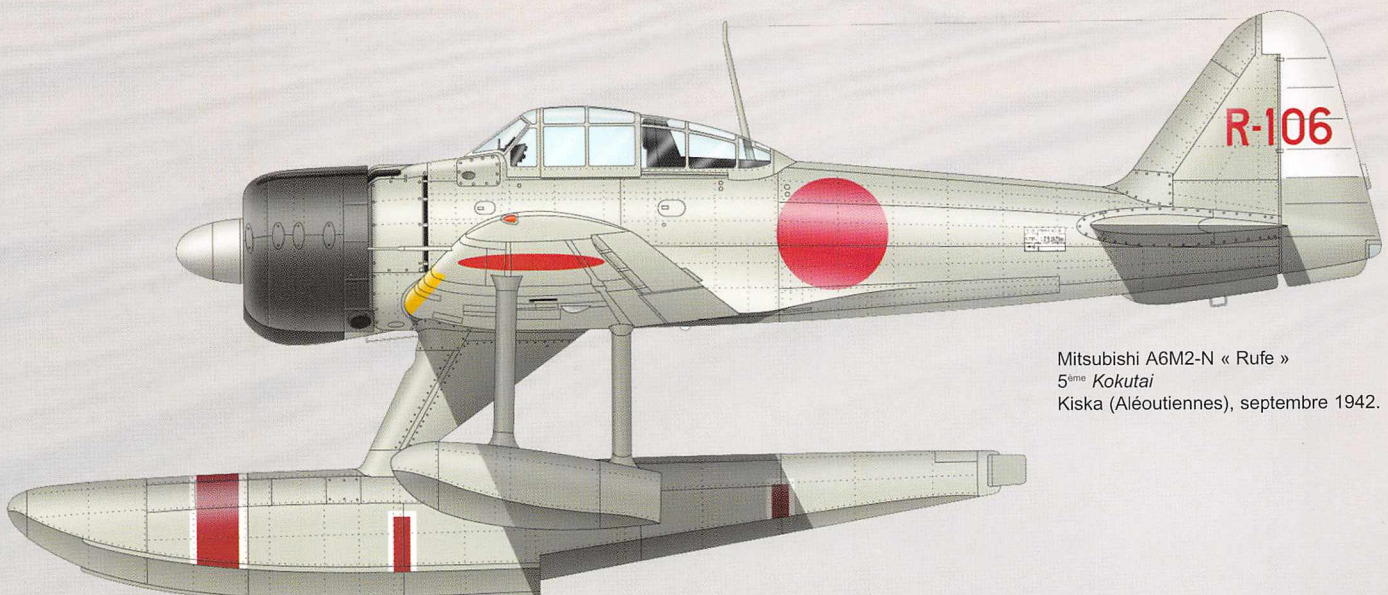
Quand les Japonais occupent l'ouest des îles Aléoutiennes, les Américains font appel aux Canadiens pour les appuyer dans cette région. En juin 1942, la RCAF dépêche à Anchorage (Alaska) une de ses unités, le N° 111 Squadron qui est alors basé à Patricia Bay, près de Vancouver (Colombie Britannique). À peine arrivé, le N° 111 Squadron passe sous le commandement du Squadron Leader Ken A. Boomer (RCAF) qui a déjà servi en Europe avec le N° 411 (RCAF) Squadron. Les Américains prêtent des Curtiss P-40K Warhawk. Ils gardent tous le camouflage de l'USAAF de même que le *serial number* sur la dérive. Les Canadiens ne font que peindre les cocardes de la RCAF par-dessus les étoiles américaines.

Entre le 13 juillet et le 12 octobre 1942, les Canadiens déploient un détachement avancé à Umnak pour opérer contre les Japonais. Le 25 septembre, Boomer (à bord du 42-?/X) prend la tête d'une patrouille de quatre avions qui doit escorter une formation de 9 B-24 sur Kiska, aux mains des Nippons. C'est en fait la première mission offensive de l'unité qui a dû se contenter jusque-là de patrouilles défensives. L'aller se déroule sans encombre et les B-24 bombardent leur objectif. Au retour, les Canadiens se

permettent même de mitrailler des emplacements de DCA et des embarcations légères. Les Japonais n'ont dans le secteur que la 5^{ème} Kokutai de la marine Impériale. Elle dispose d'une dizaine de A6M2-N « Rufe », version à flotteurs du célèbre « Zéro ». Conduits par le lieutenant Yamada, deux ou trois chasseurs japonais décollent pour s'opposer aux Curtiss. Boomer est le premier à réagir et prend comme cible l'ailier de Yamada. Boomer amorce son attaque par en dessous et tout en tirant le manche, il lâche une longue rafale qui fait mouche. Le « Rufe » s'abat, traînant un long panache de flammes derrière lui. Le Flying Officer Gooding (42-45954/G) a suivi son leader pendant toute la manœuvre et pourra confirmer la victoire.

Boomer, qui est l'auteur de la seule victoire de la RCAF en Amérique du Nord (de même que du seul combat du reste), reçoit immédiatement la DFC et retournera par la suite en Angleterre prendre le commandement d'un Flight du N° 418 (RCAF) Squadron. Il trouvera la mort le 22 octobre 1944 à bord du Mosquito FB.VI PZ198 lors d'un raid de jour sur Munich.

Andrew Thomas



Mitsubishi A6M2-N « Rufe »
5^{ème} Kokutai
Kiska (Aléoutiennes), septembre 1942.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Vive la différence !

La direction, ne reculant devant aucun sacrifice, est heureuse de vous présenter un magazine un peu plus étoffé et, surtout, tout en couleur. Bon, c'est vrai, il faut bien l'avouer, son sacrifice n'est pas totalement gratuit : quelques cents supplémentaires, qui servent surtout à compenser l'augmentation très sensible du prix du papier depuis trois ans.

Je m'étais juré de ne jamais ouvrir une rubrique de maquettisme dans Aéro-Journal. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis – cela a toujours été mon opinion ! Mais, comme disait Caius Gracchus (je ne sais pas qui c'est, mais ça sonne bien...) : *vox populi, vox dei*.

Depuis longtemps, nous recevons régulièrement des lettres de lecteurs nous réclamant une rubrique sur les maquettes. Non pas une rubrique comme la font nos confrères – ils ont une plus grande expérience en la matière et ils font ça beaucoup mieux que nous. Mais, une rubrique différente, plus – disons – aérojournalabrantesque. Il n'entre pas dans nos intentions de concurrencer les périodiques spécialisés, mais d'offrir aux lecteurs maquettistes des articles qu'ils ne trouveront nulle part ailleurs. Nous ne cherchons pas forcément à être les meilleurs, nous cherchons à être différents. Plus que l'esprit de compétition, c'est la volonté de nous démarquer qui nous motive.

Si d'aventure, nos principaux confrères devaient mettre la clef sous la porte, contrairement à ce que l'on croit, ce ne serait pas pour nous réjouir. Il est hautement improbable que leur disparition entraîne une hausse sensible du tirage d'Aéro-Journal; en revanche, cela signifierait une désaffection des lecteurs pour ce type de revue, ce qui se répercuterait d'une manière négative sur nos propres ventes. La réciprocité est tout aussi vraie.

Notre force, c'est qu'à l'exception de nos propres publications et quelques très rares espaces publicitaires, nous n'avons rien à vendre. Et surtout pas notre âme au diable.

CJE

SOMMAIRE

4 Welcome to Little Norway

Pour poursuivre plus efficacement la guerre, le gouvernement norvégien en exil met en place un vaste programme de formation de navigants au Canada.



9 Les espoirs déçus

Les Polonais espéraient bien reconquérir leur pays avec l'aide de l'armée française. Mais leur déception sera grande.



23 Les as de l'aviation : Johannes Gentzen

Johannes Gentzen est devenu le premier as de la Seconde Guerre mondiale en revendiquant sept victoires pendant la campagne de Pologne.

27 La chasse française (19) : le GC I/5

Deuxième partie, de juillet 1940 à mai 1945.

30 L'aviation navale soviétique à l'été 1941

Par la force des choses, l'aéronavale soviétique doit être engagée au-dessus de la terre ferme à l'été 1941. Mais elle réserve aussi quelques surprises aux forces de l'Axe.



40 Au royaume des chasseurs de tête

Le 80th Fighter Squadron sera l'une des meilleures unités de P-38 de la 5th Air Force.



48 Pilote de la jungle

Convoyer des avions entre Takoradi et Le Caire n'était pas un job de tout repos. Surveiller le *Richelieu* à Dakar non plus.

51 La guerre de Laponie

Pour respecter les clauses de l'armistice signé avec l'Union Soviétique, les Finlandais sont contraints et forcés de se retourner contre leurs anciens alliés.



56 Du Tempest au Meteor

Warren Schrader, commandant du N° 616 Squadron, livre ses souvenirs et la manière dont il est devenu le seul pilote de Meteor à avoir détruit un Me 262.

61 Beaver en Indochine

Seuls 18 exemplaires du L-20A Beaver ont été livrés à l'armée de l'Air en Indochine, mais grâce à leurs exceptionnelles qualités, ils rendront d'immenses services.



66 Aéro-Kit

Les protos français des années 50-70 ont été une importante source d'inspiration pour nos marques nationales, avec son lot de réussites et de ratés.



AÉRO-JOURNAL N° 19 – Juin - juillet 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 3^e trimestre 2001

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :

Christian-Jacques Ehrensgardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Responsable de la publication pour la Belgique :

J-Ph. Tondeur, Av. Fr. Van Kalcken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS

50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance

(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).

Prix au numéro : 6,55 euros (France métropolitaine)

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Welcome to Little Norway



Sten Stenersen

APRÈS L'OCCUPATION DE LEUR PAYS, LES NORVÉGIENS S'INSTALLENT AU CANADA, PRÈS DE TORONTO, OÙ ILS ÉTABLISSENT UN IMPORTANT COMPLEXE POUR INSTRUIRE PILOTES, MÉCANICIENS ET AUTRES PERSONNELS AFIN DE PARTICIPER ACTIVEMENT À LA RECONQUÊTE DE LEUR PAYS.

CE CAMP D'ENTRAÎNEMENT EST TOUT NATURELLEMENT BAPTISÉ LITTLE NORWAY, LA PETITE NORVÈGE.



Les forces norvégiennes venaient, avec les détachements français et polonais, de s'emparer de Narvik, et d'infliger aux Allemands leur première défaite militaire de la Seconde Guerre mondiale. Pour les forces allemandes, la seule possibilité d'échapper à l'anéantissement total était la fuite vers la Suède. Mais, à ce moment, la situation des Alliés en France était si critique que les forces alliées reçurent l'ordre de leurs quartiers généraux de se retirer de Norvège, ce qui sauva l'armée du général Dietl aux abords de Narvik.

Les forces norvégiennes furent contraintes à renoncer à la bataille en Norvège du Nord et leurs avions encore en état de vol furent dirigés vers l'Angleterre. Il avait été en effet décidé de poursuivre la lutte contre l'ennemi depuis la Grande-Bretagne. Le 8 juin 1940, après 61 jours de combat contre des forces supérieures en nombre, la guerre cessa en Norvège. Mais, déjà au mois de mai, alors que la bataille faisait rage dans le Nord du pays, l'armée norvégienne et les forces aériennes de la Marine avaient



Little Norway



De haut en bas :

1 – Un Douglas 8A-5 au décollage à Island Airport.
On note le code tactique impair, réservé à l'Armée; la Marine utilisait des codes tactiques pairs.

2 – Alignement de Curtiss H-75A-8.

Malgré l'ambition du programme de formation, le nombre de ces appareils était trop important par rapport aux besoins; sur les 36 H-75 livrés, 18 furent revendus à l'USAAC pour le compte du Pérou en mai 1942. Six furent perdus par accident à Totonto et les 12 survivants furent également cédés au Pérou (via les USA) lors du transfert des activités à Muskoka.

3 – En tout, plus de 80 appareils d'entraînement primaire furent utilisés à *Little Norway*. On voit ici un Fairchild PT-26 en 1942.

4 – Alignement de PT-26 à Muskoka en 1943.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)



Little Norway



projeté de mettre sur pied une nouvelle aviation en France ou en Angleterre. Le gouvernement norvégien avait passé quelques commandes importantes d'avions modernes aux États-Unis. Quelques-uns seulement de ces appareils étaient arrivés en Norvège avant l'invasion, le 9 avril 1940. Aucun n'était suffisamment au point pour participer à la lutte. Désormais, ces avions pouvaient être placés dans des détachements sur le continent.

Une nouvelle école d'aviation fut d'abord projetée en France, mais à la capitulation française, les plans furent transférés en Angleterre. Cependant, là encore, les autorités norvégiennes rencontrèrent des difficultés : les aérodromes anglais devaient servir aux combats aériens et les Anglais eux-mêmes avaient préparé leur propre plan d'entraînement aérien du Commonwealth en vue de former leurs pilotes à l'étranger.

De nombreuses écoles furent ouvertes au Canada et les autorités norvégiennes découvrirent bientôt que, malgré son éloignement des zones de combat, ce pays, mieux que tout autre, se prêtait admirablement à un tel projet. Deux officiers d'aviation très expérimentés s'y trouvaient déjà, le commandant Hjalmar Riser-Larsen et le capitaine Birger Motzfeldt. Tous deux négocièrent la permission pour l'armée de l'air norvégienne de s'installer à Island Airport, sur une île du lac Ontario, près de Toronto. Le contrat fut signé entre les parties sitôt après l'inspection de l'aéroport qu'on jugea remarquablement indiqué. La construction du cantonnement et des hangars commença aussitôt.

Pour le gouvernement norvégien, deux facteurs importants facilitaient la création de nouvelles forces aériennes nationales. Tout d'abord, on disposait de l'ensemble des avions commandés aux usines. Quant au financement, le gouvernement se trouvait à la tête de gros revenus en provenance de la flotte de commerce norvégienne (la troisième du monde à cette époque), dont les navires avaient été mis à la disposition des Alliés.

Dès le mois d'août 1940, les premiers pilotes et mécaniciens norvégiens arrivèrent à Toronto et, avant même que le camp soit terminé, l'entraînement commença. Les deux premiers mois, jusqu'à la livraison des premiers appareils d'entraînement, il fallut emprunter les avions de l'aéro-club de Toronto. Continuellement, la main d'œuvre nouvelle affluait au camp, venant de tous les coins du monde. On y trouvait beaucoup de marins de la flotte de commerce, dont beaucoup avaient réussi à fuir la Norvège occupée via la Suède, restée neutre, ou en gagnant l'Angleterre par la mer.

Les premiers avions d'entraînement livrés au camp, lequel ne tarda pas à être baptisé *Little Norway* (la Petite Norvège), étaient des Fairchild PT-19. La livraison des appareils commandés aux États-Unis avant le début de la campagne de Norvège en avril 1940, commença peu après. Cette commande portait au total sur 60 Curtiss H-75A, dont 24 A-6 qui, parvenus en Norvège, avaient été saisis par les



Allemands qui devaient les revendre aux Finlandais en 1941. Le reste, des A-8, fut livré à *Little Norway*, au titre d'avions d'entraînement avancé.

Les usines Douglas fournirent 36 DB-8A-5, des monomoteurs de bombardement en piqué. La Marine norvégienne avait en commande 24 Northrop N-3PB, dont les 6 premiers furent livrés à *Little Norway* pour l'instruction des pilotes et la formation des mécaniciens et autres hommes d'équipage. Les 18 autres devaient, à partir d'avril 1941, former le premier détachement de combat de la nouvelle armée norvégienne à Island; ces appareils, affectés aux patrouilles maritimes et aux escortes de convois, étaient à l'époque les hydravions les plus rapides du monde.

Les pilotes de *Little Norway* n'avaient qu'un objectif : entrer le plus tôt possible en guerre et participer activement à des missions opérationnelles. Le chef de camp était une belle source d'inspiration pour les jeunes. Le lieutenant-colonel Ole Reistad était très connu des Norvégiens pour ses exploits sportifs, ainsi que pour ses éminentes qualités de pilote et d'instructeur. Il était impossible d'avoir un meilleur chef pour la base. La formation s'effectua donc, elle aussi, à une vitesse record. Entre l'Armée et les forces aériennes, ce fut à qui parviendrait en premier à monter un détachement prêt au combat. Ce fut la Marine qui l'emporta...

Sept mois seulement après la capitulation de la Norvège, le N° 330 *Squadron* équipé en Northrop était en service à Island Airport. Mais, le premier détachement de pilotes de chasse ne tarda pas à être formé en Angleterre, le N° 331 *Squadron*, équipé en Hurricane et basé en Écosse. Quelques mois plus tard, un second détachement de pilotes de chasse norvégiens forma le N° 332 *Squadron* en Angleterre. Tous deux furent rassemblés sous un même *Wing* basé à North Weald, dans le Sud de l'Angleterre, où ils reçurent des Spitfire. Ces deux unités devaient particulièrement se distinguer dans les combats aériens livrés au-dessus de l'Europe occidentale.

La formation de pilotes, mécaniciens et autres caté-

Un PT-26 surnommé « El Gaucho IV ».

En médaillon, un gros plan sur l'insigne.

Au moins 19 PT-26 furent financés par des souscriptions auprès de Norvégiens résidant à l'étranger, en particulier en Amérique du Sud, mais aussi par des Suédois habitant les États-Unis.

Les PT-26 furent rapatriés en Norvège où les derniers furent remplacés par des SAAB Safir en... 1956.



Little Norway



Deux Interstate S.1A Cadet furent offerts à *Little Norway* par des Norvégiens résidant aux États-Unis. Ils furent surtout utilisés pour les liaisons entre Island Airport et Muskoka, mais aussi entre les bases d'entraînement et le camp de vacances de Vesle Skaugum. L'un des deux appareils est actuellement en exposition statique au musée de la Défense, à Gardemoen, près d'Oslo.

gories de personnel à *Little Norway* permit aux Norvégiens de travailler sur une quantité d'autres types d'appareil. Les pilotes de la Marine remplacèrent au fur et à mesure leurs Northrop par des Catalina et des Sunderland, ainsi que par des Mosquito, un type également fourni à l'Armée. Bien des Norvégiens servirent au sein du *Bomber Command* à bord de Halifax, Lancaster et Stirling. Des pilotes norvégiens desservaient un parcours particulièrement dangereux à bord de Lockheed Lodestar, entre Leuchars (Écosse) et Bromma, près de Stockholm (Suède). Ces vols, qui avaient lieu la nuit au-dessus de la Norvège occupée, étaient sous la menace constante de la chasse de nuit allemande. Island Airport devenant peu à peu trop petit pour l'importance de son activité, les Norvégiens firent l'acquisition d'une zone à 180 km au nord de Toronto où, encore à une vitesse record, fut édifée une nouvelle base. Ce nouvel aéroport fut inauguré le 4 mai 1942. Cependant, une partie de l'administration demeura à Island Airport. Le personnel affluait toujours avec zèle et de nouvelles promotions de pilotes, navigateurs, mécaniciens et autres, furent formées sur cette nouvelle base de Muskoka. En novembre 1944, les deux forces aériennes norvégiennes fusionnèrent une seule branche qui reçut le nom de Défense aérienne. En février 1945, le drapeau norvégien fut amené à *Little Norway* et à Muskoka. La guerre touchait à sa fin et le personnel et les avions furent dirigés sur l'Angleterre pour préparer le retour au pays. En avril 1945, des déta-

chements de pilotes de chasse quittèrent même la Hollande, où ils étaient basés, pour l'Angleterre, afin de pouvoir participer à une éventuelle libération armée de la Norvège encore sous contrôle allemand. Selon les statistiques du ministère de l'Air britannique, les pilotes de chasse norvégiens avaient abattu 196 avions ennemis. Les unités aériennes norvégiennes avaient, dans leur ensemble, infligé de lourdes pertes à l'ennemi.

Ce fut un personnel très expérimenté et bien entraîné qui rentra au pays au mois de mai 1945. Les pilotes venus de *Little Norway* avaient alors à leur actif des opérations s'étendant de Vancouver à Berlin. Après la guerre, ces hommes formèrent le noyau de la nouvelle armée de l'air norvégienne. De plus, deux compagnies civiles, Scandinavian Airline System, mieux connue sous le sigle SAS, et Braathen SAFE, bénéficièrent des services de nombreux pilotes et mécaniciens formés au Canada.

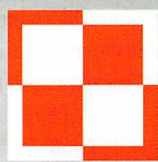
Aujourd'hui, plus de 60 ans ont passé depuis l'ouverture du camp de *Little Norway*. Pour le soixantième anniversaire une cérémonie spéciale fut organisée au musée de la Défense à Gardemoen, près d'Oslo. Ce fut là un grand événement, en présence de représentants de la famille royale de Norvège, de l'ambassadeur du Canada et de l'attaché à la Défense, sans compter bien entendu deux cents vétérans, la poitrine bardée de décorations. Le musée abrite maintenant une exposition spéciale permanente consacrée à *Little Norway*, perpétuant ainsi le souvenir des événements de cette tragique période.

Les camps d'entraînement norvégiens au Canada permirent de former 426 pilotes, 172 navigateurs, 70 mitrailleurs et 9 bombardiers, ainsi que plusieurs centaines de mécaniciens.

Ci-dessous : *Little Norway*, implantée au bord du lac Ontario, près de Toronto. À gauche du canal, les baraquements administratifs et les logements du personnel. À droite du canal, le terrain d'aviation avec ses pistes bétonnées.

En bas à droite : le lieutenant-colonel Ole Reistad, commandant *Little Norway*, un homme populaire et efficace.





Les espoirs déçus

LES POLONAIS EN FRANCE

Grzegorz Slizewki
Christian-Jacques Ehrengardt

Arrivés en France, le cœur rempli de l'espoir de reprendre la lutte contre l'envahisseur, les aviateurs polonais vont rapidement déchanter. Ils ne sont pas particulièrement les bienvenus et le haut-commandement français manifeste une grande méfiance à leur égard. La plupart d'entre eux sont noyautés dans les unités françaises, les autres pilotent des avions déclassés au sein de ce qu'ils appellent « les patrouilles de cheminée ». Quant à la seule et unique formation 100% polonaise, elle part au combat sur un matériel totalement inadapté.

Les premiers accords militaires et politiques entre la France et la Pologne, signés secrètement le 19 février 1921, concluent la victoire des forces polonaises, renforcées par un corps expéditionnaire français, contre l'Armée rouge. Ces accords sont suivis par le traité officiel de Locarno du 15 octobre 1925. D'autres conventions militaires interviendront avant l'invasion du sol polonais par l'Allemagne le 1^{er} septembre 1939. Nous n'entrerons pas dans leurs détails qui dépassent le cadre de cet article.

Alors que la campagne de Pologne tire à sa fin, quelque 12 000 aviateurs polonais cherchent refuge hors de leurs frontières. La plupart des avions sont concentrés sur le petit terrain de Cernauti en Roumanie et les aviateurs polonais sont ensuite rassemblés dans différents camps. Les « évasions » commencent aussitôt, facilitées par la corruption qui règne en Roumanie. Avec les pressions qu'exercent les Allemands, les choses deviennent de plus en plus difficiles, comme le rapporte Jan Czerny :

« Nous avons connu des moments vraiment difficiles en Roumanie quand la Gestapo est intervenue pour forcer les

Roumains à garder les Polonais dans les camps. Nous nous sommes procurés des vêtements civils, ainsi que de fausses pièces d'identité. Avec le kpt. Grodzicki et le kpt. Chlopik, nous avons voyagé dans un voiture civile, changeant constamment d'endroit pour éviter d'être repris. »

Le général Sikorski, premier ministre polonais, organise alors une vaste filière clandestine avec le soutien des nations libres à travers leurs ambassades et consulats.

Jusqu'en mai 1940, les différentes filières d'évasion permettront d'évacuer 7 119 aviateurs hors de Roumanie, 903 de Hongrie et 1 278 d'autres pays, sans tenir compte de ceux qui ont gagné la France par leurs propres moyens. Les pays baltes interneront 328 aviateurs et ceux tombés entre les mains des Soviétiques connaîtront un sort peu enviable (268 seront exécutés à Charkow et Katyn).

Pour la terre d'accueil, les préférences du commandement polonais vont à la Grande-Bretagne, parce qu'il pense qu'il y trouvera plus de facilités pour la reconstitution rapide de son aviation. Toutefois, les accords signés stipulent que les Polonais ne seront pas autorisés à constituer une aviation indépendante.

27 mars 1940 : les six premières patrouilles polonaises sont réunies à Lyon-Bron, prêtes à être réparties dans les groupes de chasse français. Au premier plan, le n° 1031 du lieutenant Bursztyn affecté au GC III/1 et juste derrière le n° 948 du sous-lieutenant Chciuk, affecté à la même unité. (Archives Aéro-Journal)



Les Polonais en France



L'un des pavillons de la foire de Lyon est inondé en décembre 1939. Cette situation n'est pas de nature à apaiser les esprits, déjà passablement énervés par les conditions de logement très précaires rencontrées à Lyon. (Stanislaw Boczkowski)

Des négociations identiques se déroulent entre le général Zajac, inspecteur et commandant en chef de l'aviation polonaise, et des représentants de l'armée de l'Air française. D'un commun accord tripartite, il est décidé que 300 navigants et 2 000 spécialistes seront envoyés en Grande-Bretagne et que le reste du personnel sera maintenu en France.

En raison de la grave pénurie de matériel aérien, les autorités françaises laissent entrevoir qu'aucune unité polonaise ne pourra être créée avant le printemps 1940. Quant aux Britanniques, il se contentent de déclarer que les unités polonaises seront mises sur pied dès que les circonstances le permettront.

Naissance du DIAP

Les premiers groupes organisés arrivent en France fin octobre 1939. Ils sont installés dans des casernes en région parisienne, mais devant le flux ininterrompu de réfugiés, les autorités françaises décident d'attribuer la base de Lyon-Bron à l'aviation polonaise en cours de reconstitution.

Les Polonais font alors connaissance avec la bureaucratie française. Évidemment, pour les autorités locales, les filtres mis en place doivent servir à détecter d'éventuels espions parmi ces hommes munis, pour la plupart, de faux papiers...

Le 22 novembre 1939, l'instruction n° 930-1/1.S consacre la création du dépôt d'instruction de l'aviation polonaise (DIAP) à Lyon-Bron en date du 15 décembre.

Sans qu'aucun accord n'ait été ratifié au plus haut niveau, entre octobre et décembre 1939, l'état-major français s'est attaché à recenser le personnel polonais, à sélectionner les

éléments immédiatement disponibles, à mettre sur pied un organe d'instruction et à assurer une transformation rapide sur matériel français des pilotes les plus confirmés.

La révolte de Lyon

Le nombre sans cesse croissant de nouveaux arrivants commence à poser de sérieux problèmes de logement à Lyon. Les autorités françaises décident alors de transformer les pavillons de la foire en dortoirs. Avec l'arrivée de l'un des hivers les plus rigoureux de la décennie, les conditions de vie deviennent épouvantables, comme le rappelle Edward Jaworski :

« En janvier, la température est tombée à -18° C. Je ne sais pas pourquoi nous avons quitté le fort de Bron pour ces pavillons vitrés où quatre petits poêles à charbon ne servaient qu'à nous empêcher de geler. »

La solde, inférieure à celle des Français, est payée de manière irrégulière, les rations alimentaires sont insuffisantes, le charbon et les couvertures manquent, les uniformes tombent en lambeaux et comme le haut-commandement polonais encourage les hommes à se dénoncer entre eux, le moral tombe au plus bas et la révolte gronde.

La visite du général Sikorski, le 20 janvier, va désamorcer le mouvement de mutinerie. Après avoir écouté les revendications, il interviendra auprès des autorités françaises pour que la situation s'améliore. Les premiers vols d'entraînement achèveront de calmer les esprits.

On s'organise des deux côtés

Le 4 janvier 1940, deux accords militaires sont conclus entre M. Daladier, président du Conseil, et le général Sikorski. Ceux-ci autorisent les Polonais à reconstituer un haut commandement et une armée sur le sol français. Un accord particulier, touchant à l'aviation, est signé le 17 février par M. La Chambre, ministre de l'Air, et le général Sikorski. Il y est clairement mentionné que préalablement à la constitution de groupes de chasse autonomes *« les escadrilles polonaises seront [...] rattachées chacune à un groupe de chasse français... Elles seront alors subordonnées au commandant du groupe français... »*

L'intention du gouvernement français est claire : il s'agit de n'engager en opérations que des pilotes francophones, formés aux tactiques et aux méthodes françaises. D'autres raisons, moins avouables ouvertement, sous-tendent sans doute aussi ces dispositions : *« Étant donné la formation différente reçue par le personnel polonais dans le cadre de son aviation nationale et les traits particuliers de son caractère et de sa mentalité [1], de tels résultats ne sauraient être obtenus que progressivement quelle que puisse être par ailleurs la valeur individuelle des pilotes en tant que combattants ».*

Le 22 février 1940, les forces armées polonaises subissent une réorganisation interne : le général Jozef Zajac devient inspecteur général de l'aviation, tandis que le commandement des unités stationnées en France est confié au général Stanislaw Ujejski et celui des unités stationnées en Grande-Bretagne au général Wladyslaw Kalkus.

Les Français, eux aussi, s'organisent pour assurer la formation des Polonais. Fin décembre, le lieutenant-colonel Hug

Le général Kalkus, commandant les unités polonaises en Grande-Bretagne (au centre), rend visite aux pilotes à l'instruction à Istres. (Bartlomiej Belcarz)



[1] Mis en gras par les auteurs. Lettre du commandant de Marmier, commandant le groupe d'instruction en vol du DIAP, 12 mars 1940.



Le général Sikorski hisse les couleurs lors de la cérémonie organisée pour le départ des premières patrouilles polonaises au front, à Lyon-Bron, le 27 mars 1940.

Au second plan, le Potez 63.11 n° 132 du DIAP.
(Archives Aéro-Journal)

prend le commandement de la base de Bron; il est secondé par le commandant Lionel de Marmier, affecté comme officier de liaison (conseiller) auprès du colonel Pawlikowski, commandant la division d'instruction en vol. Celle-ci se compose de deux escadrilles, dont une de chasse commandée par le capitaine Josef Kepinski, secondé par le capitaine P. Rougevin-Baville.

L'escadrille de Kepinski reçoit une formation accélérée sur Caudron C.714 et Morane 406, car il est question de l'envoyer combattre aux côtés des Finlandais contre l'envahisseur soviétique. Cependant, comme l'armistice est signé entre l'URSS et la Finlande (12 mars) avant la fin de l'instruction, l'état-major français envisage de dissoudre l'escadrille. Cette proposition soulève de vives protestations de la part du général Sikorski et l'armée de l'Air s'engage alors à faire de cette escadrille le premier groupe de chasse autonome polonais.

Enfin au front

Le 10 janvier, un premier détachement de pilotes de chasse est dirigé sur le CIC (centre d'instruction à la chasse) de Montpellier-Fréjorgues. Sous les ordres du commandant Mummler, il comprend 21 autres pilotes, qui ont tous combattu en septembre dernier avec les régiments de chasse de Cracovie et de Poznan. Prévue à l'origine pour trois mois, la durée du stage est ramenée de moitié en raison des exceptionnelles capacités des Polonais. Cela n'est pas une mince surprise pour les Français, qui les considéraient jusque là comme de piètres pilotes, à en juger par la courte résistance qu'ils avaient opposée aux Allemands.

Après un total de 342 vols pour 62 heures 40, le détachement rentre à Bron le 15 février. Le 27 mars, six patrouilles sont affectées aux unités françaises suivantes : GC III/1, I/2, III/2, II/6, III/6 et II/7. Chaque patrouille se compose de trois pilotes, trois mécaniciens avion, un mécanicien armement, trois aides mécaniciens et trois hommes de troupe.

Les raisons pour lesquelles il faut attendre un mois avant l'envoi du détachement en première ligne restent mystérieuses. À Bron, on ne sait tellement peu quoi faire de ces pilotes qu'on leur donne une permission de quinze jours

pour aller faire du ski dans les Alpes !

D'autres patrouilles sont incorporées à des unités françaises après le début de l'offensive allemande : GC II/1 (6 pilotes à partir du 19 mai), GC II/8 (3 pilotes, 17 mai), GC III/9 (6 pilotes, 10 juin), GC II/10 (6 pilotes, 2 juin) et GC III/10 (6 pilotes, 3 juin).

Leur arrivée est particulièrement la bienvenue au sein des unités françaises qui sortent de l'hiver affaiblies par les premiers combats et le retour à l'arrière de nombreux « affectés spéciaux ». Elle ne va pourtant pas sans poser quelques problèmes de communication. En effet, rares sont les pilotes à parler un français correct; les autres développent rapidement une sorte de « sabir » franco-polonais, mais comme il est fondé sur une gestuelle impressionnante, ils resteront pour la plupart incapables d'utiliser la radio – à bien y regarder, pour ce à quoi elle servait en 1940...

Bouillants d'impatience, impétueux et souvent indisciplinés, les Polonais cherchent à en découdre avec l'ennemi aussi souvent que possible et sans trop se poser de questions sur la meilleure

Pilotes français et polonais du GC III/1.

Troisième à gauche, Wladyslaw Gnys et cinquième, Wladyslaw Chciuk.

(Anna Leska-Daab)



Les Polonais en France

Au fond, la patrouille polonaise du GC III/6 à Wez-Thuisy début avril 1940, avec le «1» du capitaine Mieczyslaw Sulerzycki. (SHAA)



manière d'y parvenir. Les commandants d'unité français doivent fréquemment freiner l'ardeur guerrière des Polonais. En conséquence de quoi, ceux-ci se plaignent du manque de combativité des Français, comme le lieutenant Ludwik Paszkiewicz, chef de la section polonaise du GC II/8 :

« Le commandant de groupe se distinguait par un souci extrême d'économiser pilotes et matériel. Clairement l'unité évitait l'ennemi. Pendant mon séjour dans ce groupe, l'escadrille à laquelle j'avais été rattaché n'a eu aucune expérience de combat, tandis que l'autre escadrille n'a eu qu'une seule rencontre avec l'ennemi. Je les ai souvent entendus dire qu'ils devaient s'économiser jusqu'à l'arrivée de nouveaux avions. Ils voulaient des Dewoitine 520. J'ai trouvé cela très étrange, parce c'était au moment le plus critique de l'offensive allemande. »

Nous ne nous étendons pas sur l'action de ces patrouilles en mai-juin 1940. Le lecteur prendra connaissance de leur composition et de leur bilan dans le tableau publié en fin d'article.

Les escadrilles de cheminée

Dès le 28 septembre 1939, l'état-major de l'armée de l'Air constitue la première patrouille de défense de point sensible (en l'occurrence, celle de la SNCAC de Bourges, lettre n° 214-1/IS EMAA). Aux patrouilles de défense aérienne du territoire [2] formées avec du personnel français (parfois même civil), se joignent à partir du 11 mai 18 patrouilles composées de pilotes polonais. En tout 108 d'entre eux seront affectés à ce qu'ils ne tardent pas à baptiser « escadrilles de cheminée », car ces unités sont plus particulièrement chargées de protéger les usines de construction aéronautique.

La lettre n° 1525-1/IS EMAA du 11 mai met sur pied les quatre premières patrouilles polonaises à Bourges (protection usine SNCAC) et Châteauroux (usine SNCASO), Nantes-Bouguenais (usine SNCBO) et Toulouse (usine SNCASE).

Un Curtiss H-751 détruit par les Français avant l'arrivée des Allemands à Bourges. (Tomaz Kopanski)



Dans la plupart des cas, ces unités sont armées en tirant sur les ressources locales (Curtiss H-75A à Bourges, Bloch 152 à Châteauroux et Dewoitine 520 à Toulouse).

Dans les jours qui suivent, d'autres viennent étoffer la défense des points sensibles : Romorantin (12 mai), Étampes (14 mai), Angers (siège du gouvernement polonais, 22 mai), Salon et Istres (22 mai), Aulnat (deux patrouilles, 22 mai), Cognac (28 mai) et La Rochelle (30 mai).

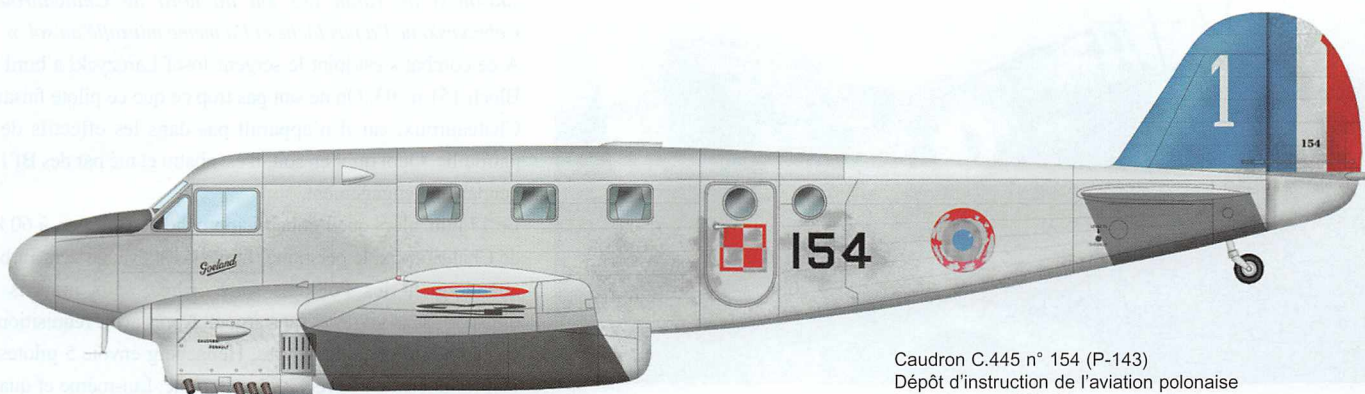
Bourges

Le 16 mai, six pilotes sous les ordres du capitaine B. Kosinski arrivent de l'école d'Avord pour former une seconde patrouille de défense de l'usine de la SNCAC à Bourges. Comme ils ne disposent que de trois H-75A, les pilotes sont divisés en deux équipes. Après quelques jours de calme, les Polonais décollent de plus en plus souvent sur alerte, mais celle-ci est systématiquement donnée trop tard. Enfin, le 24 mai, la section des lieutenant Wesolowski, sergents Kremiski et Giermer réussit à intercepter 14 He 111 volant vers 5 000 m. Pendant l'attaque, le moteur de Wesolowski est touché et le pilote doit exécuter un atterrissage de fortune. Kremiski revendique une victoire sûre et ses équipiers deux avions endommagés. Le He 111 abattu, appartenant au III./KG 51, se pose près du terrain et les Polonais vont saluer l'équipage fait prisonnier. Le lendemain, trois H-75A-3 neufs sont affectés à la patrouille directement par le directeur de l'usine de la SNCAC.

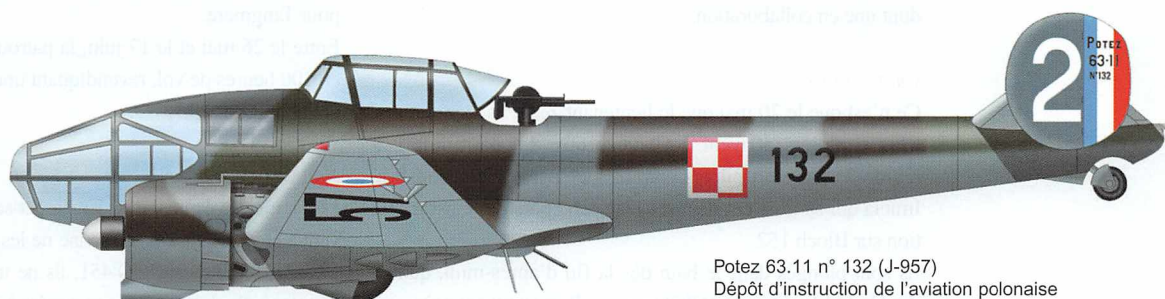
Le 5 juin, Kosinski, Wesolowski, Kremiski et le sergent Pietrasiak obligent une formation de 18 He 111 à rebrousser chemin sans larguer ses bombes, mais un autre groupe de 9 He 111 a réussi à se frayer un chemin. Les Polonais, la patrouille d'usine et le lieutenant-colonel Haegelen, ancien as de 14-18 et commandant de la base de Bourges, revendiquent trois victoires confirmées au terme d'un combat de 50 minutes.

Le 16 juin, Kosinski poursuit en vain un Do 17 isolé, tandis que Wesolowski découvre les avant-gardes allemandes à 40 km au nord de Bourges au cours d'une sortie de reconnaissance. Kosinski décide d'aller les mitrailler le lendemain matin. Mais, un brouillard persistant retarde la mission et, pendant ce temps, le personnel de l'usine détruit avions et matériel pour éviter qu'ils ne tombent intacts entre les mains des Allemands. Vers 10 heures, les Polonais reçoivent l'ordre de rejoindre Perpignan. Ils finissent leur retraite à Alger et, le 2 juillet, ils embarquent à Casablanca à bord d'un navire

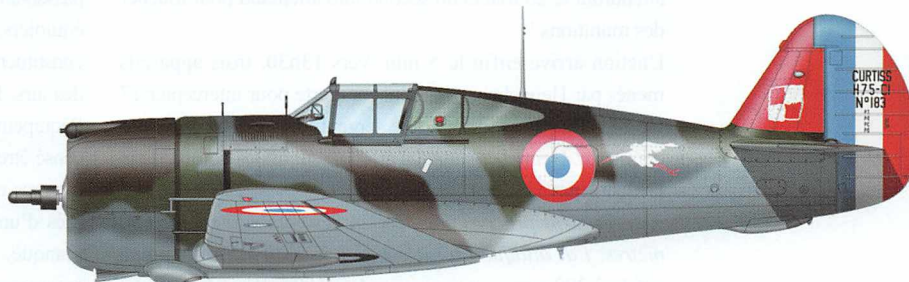
[2] Ces unités sont souvent appelées de manière aussi impropre qu'abusive « escadrille de chasse de défense » (ECD), voire « escadrille légère de défense » (ELD). Ces dénominations ne figurent dans aucun document officiel de l'époque. Leur véritable appellation est « patrouille de DAT » (défense aérienne du territoire).



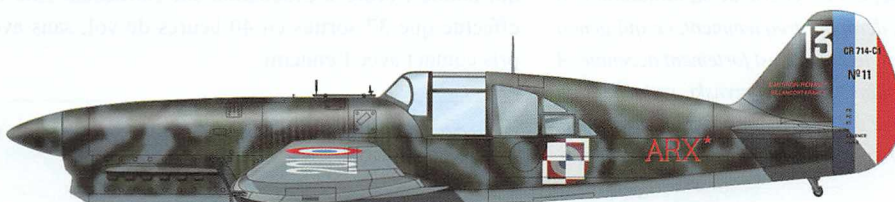
Caudron C.445 n° 154 (P-143)
Dépôt d'instruction de l'aviation polonaise
Lyon-Bron, mai 1940.



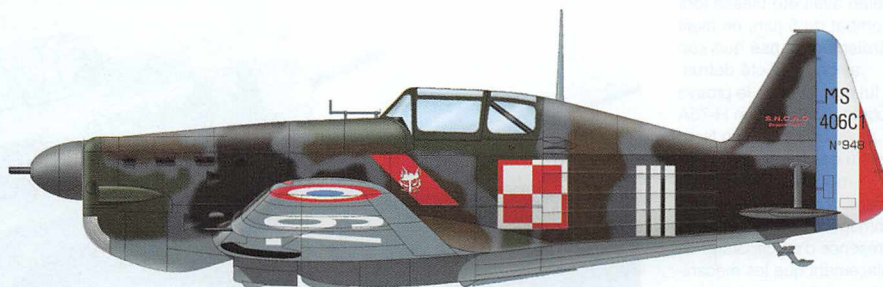
Potez 63.11 n° 132 (J-957)
Dépôt d'instruction de l'aviation polonaise
Lyon-Bron, mars 1940.



Curtiss H-75A n° 183
Patrouille de DAT de Bourges
Lieutenant-colonel Marcel Haegelen
Bourges, 5 juin 1940.

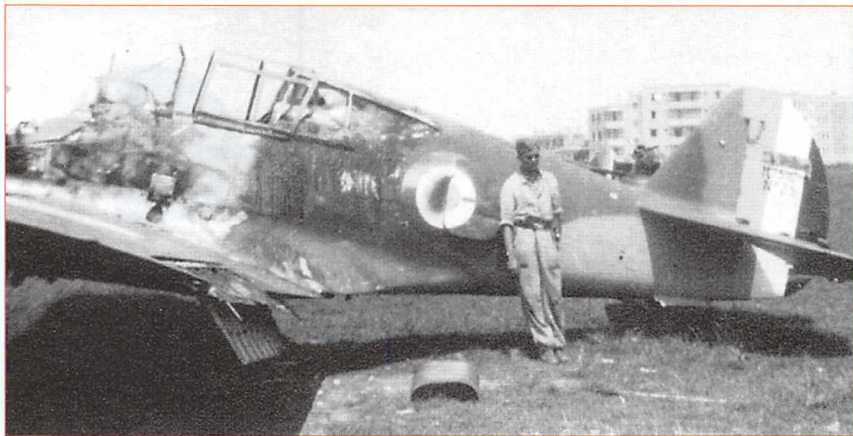


Caudron C.714 n° 11 (I-201)
GC I/145 2^{ème} escadrille
Sous-lieutenant Boleslaw Gladych
Villacoublay, 25 mai 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 948 (L-979)
GC III/1 1^{ère} escadrille
Sous-lieutenant Wladyslaw Chciuk
Norrent-Fontes, 16 mai 1940.

Les Polonais en France



Le Curtiss H-751 n° 25 détruit
à Bourges.
(Tomaz Kopanski)

britannique à destination de Gibraltar.

La patrouille de Bourges a accompli environ 120 sorties pour 130 heures de vol et a obtenu quatre victoires confirmées, dont une en collaboration.

Châteauroux

Ce n'est que le 20 mai que le lieutenant Z. Henneberg et ses trois équipiers arrivent à Châteauroux. La patrouille est renforcée par cinq pilotes commandés par le lieutenant M. Imieli qui se trouvent déjà sur place en cours de transformation sur Bloch 152.

Ils sont plongés dans le bain dès la fin d'après-midi, quand des He 111 bombardent Châteauroux. Ils ne peuvent qu'assister en spectateurs au raid, leurs appareils n'étant pas armés. Ils attendront le 26 mai et un second raid allemand pour toucher des munitions !

L'action arrive enfin le 5 juin. Vers 13h30, trois appareils menés par Henneberg décollent sur alerte pour intercepter 17 He 111. Peu après le départ, le sergent Lewczynski doit faire demi-tour. Henneberg attaque au moment où les bombardiers lâchent leurs « crottes » :

« Après avoir pris position derrière les bombardiers à 5 000 mètres, j'ai attaqué l'un d'eux par le milieu. J'ai tiré une rafale à 200 mètres et une seconde à 100 mètres. Après cela, le moteur gauche a pris feu. Plus rapide que le Heinkel, je me suis replacé sur ses « six heures » légèrement au-dessus. Après ma seconde passe, il s'est écarté de sa formation et a entamé un léger piqué, dérapant fréquemment, ce qui gênait ma visée. À 4 200 mètres, le piqué s'est fortement accentué. À ce moment-là, le lieutenant Arsen Cebrzynski, rattaché à un groupe français stationné à Déols [3], m'a rejoint. Ensemble, nous avons fait plusieurs passes sur le Heinkel et, à 1 500 m,

j'ai dégagé. L'avion allemand s'est posé à environ 5 km au sud-ouest de Vatan (35 km au nord de Châteauroux). Cebrzynski ne l'a pas lâché et l'a même mitraillé au sol. »

À ce combat s'est joint le sergent Josef Larczycki à bord du Bloch 151 n° 93. On ne sait pas trop ce que ce pilote faisait à Châteauroux, car il n'apparaît pas dans les effectifs de la patrouille. Quoi qu'il en soit, il est abattu et tué par des Bf 110 pendant cet engagement.

Le 17 juin, alors que l'ennemi approche de Bourges, à 60 km de Châteauroux, le personnel français est évacué vers Tarbes, abandonnant les Polonais sans ordres, sans moyens de transport, sans vivres et sans argent. Après avoir réquisitionné un camion et quelques vivres, Henneberg envoie 5 pilotes et 19 mécaniciens à Bordeaux par la route. Lui-même et quatre autres pilotes rejoignent Bordeaux par la voie des airs. Là, on leur apprend qu'ils doivent être évacués sur l'Angleterre. Le lendemain, les pilotes se posent à Nantes avant de repartir pour Tangmere.

Entre le 26 mai et le 17 juin, la patrouille a réalisé 90 sorties en 100 heures de vol, revendiquant une victoire confirmée en collaboration.

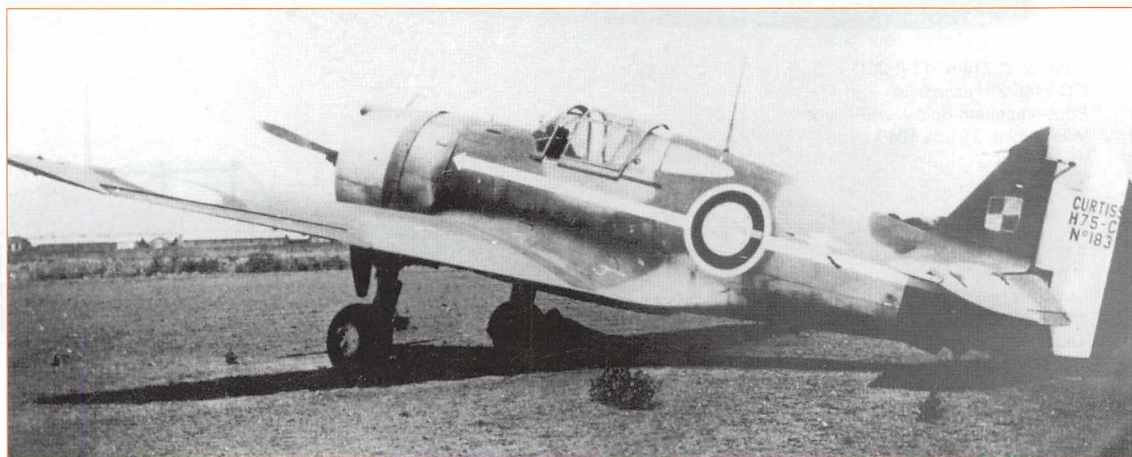
Nantes-Bouguenais

Le 21 mai, le capitaine K. Kuzian et ses quatre équipiers arrivent à Bouguenais, où personne ne les attend. Comme l'usine locale assemble des LeO 451, ils ne trouvent aucun chasseur sur place. Ils doivent donc se rendre à Tours afin de récupérer des avions. Après trois jours, ils touchent enfin des Morane 406 passablement fatigués et sans canon. Le 30 mai, Kuzian et deux équipiers, accompagnés par trois pilotes français chargés de constituer une seconde patrouille, gagnent Nantes par la voie des airs, les autres pilotes polonais rentrant par le train. Tout l'équipement nécessaire au fonctionnement de la patrouille est censé être fourni par l'usine de la SNCAO, mais la direction a d'autres chats à fouetter. Par chance, les Polonais stationnent près d'un dépôt de la RAF qui leur fournit tout ce qui leur manque, y compris un téléphone. Ainsi, la patrouille peut commencer ses premières missions le 3 juin. Deux autres pilotes arrivent en renfort de Tours le 5 juin.

Le 17 juin, la patrouille reçoit la visite du général Zajac qui donne l'ordre d'évacuation sur Bordeaux. Elle n'a effectué que 37 sorties en 40 heures de vol, sans avoir pris contact avec l'ennemi.

[3] Le GC II/6 était alors en cours de transformation sur Bloch 152 à Châteauroux [NDA].

Comme le lieutenant-colonel Haegelen avait été blessé lors du combat du 5 juin, on avait généralement pensé que son avion avait été détruit. Il n'en fut rien, comme le prouve cette photo montrant son H-75A n° 183, replié en Afrique du Nord et revêtu des marques de l'armistice en juillet 1940. L'appareil a cependant dû être endommagé, ce qui expliquerait la présence d'un capotage de remplacement que les mécaniciens n'auraient pas eu le temps de repeindre. On notera que le damier polonais a été peint à main levée. (Collection J. Mutin)





Toulouse

Une patrouille de quatre pilotes, commandée par le lieutenant C. Salkiewicz, se présente à Toulouse-Francal le 20 mai. La SNCASE, dont elle est chargée de défendre l'usine, fournit trois D.520. Cependant, les Polonais se heurtent rapidement à de nombreuses difficultés. Les liaisons téléphoniques sont quasiment impossibles à obtenir et le commandant de la base se montre bureaucratique et tâillon.

Le 30 mai, le lieutenant Salkiewicz se tue à l'atterrissage à bord de son D.520 n° 99. Le sous-lieutenant S. Szmejl arrive le 5 juin à Toulouse pour le remplacer. Le 9 juin, trois pilotes sont envoyés de Lyon en renfort, mais deux d'entre eux sont insuffisamment formés et Szmejl utilise les trois MS.406 reçus le 10 juin pour parfaire leur instruction. Le 21 juin, Szmejl et deux autres pilotes atterrissent à Perpignan avec leur D.520 avant de mettre le cap sur Alger.

La patrouille a exécuté 35 sorties pour 40 heures de vol, sans contact avec l'ennemi.

Romorantin

La patrouille du capitaine T. Opulski (cinq pilotes en tout) est affectée le 17 mai. Deux jours plus tard, deux pilotes sont rappelés à Lyon. Le 20 mai arrivent trois Morane 406 et le lendemain, trois pilotes viennent en renfort. Trois autres appareils sont touchés dans les jours suivants.

Le 1^{er} juin, les Polonais engagent une formation de 18 He 111 et Do 17. Malgré une mitrailleuse enrayée, le sous-lieutenant Lokuciewski parvient à descendre un Heinkel qui s'écrase près de Romorantin. Le sergent Krawczynski est crédité d'un bombardier endommagé.

Le 4 juin, le sous-lieutenant Daszewski attaque un avion qu'il prend pour un Ju 87. Malheureusement, il s'agit d'un Loire-Nieuport 411 de l'AB4 que le pilote, blessé aux jambes, doit évacuer en parachute.

Le 10 juin, au cours d'un bombardement de la base, les capitaine Opulski, sous-lieutenant Daszewski, sergent Krawczynski et caporal Rozworski revendiquent chacun une victoire. Seules trois sont homologuées aux Polonais, la quatrième étant créditée à un pilote français (?).

Opulski échappe de justesse à la mort le 17 juin lorsqu'au décollage il perd une roue. Le lendemain, les Polonais font leurs malles et partent pour Bordeaux.

En 75 sorties, totalisant 80 heures de vol, la patrouille a remporté quatre victoires homologuées.

Étampes

Quatre patrouilles sont mises sur pied par la note n° 1578-1/15 du 14 mai. Réunies à Étampes sous les ordres du commandant Dantan, elles se composent de trois patrouilles françaises et une polonaise (commandant Z. Krasnodebski plus cinq autres pilotes) chargées de protéger les bases de Châteaudun, Chartres, Orléans-Bricy et, évidemment Étampes.

Le 17 mai, les Polonais se présentent à Châteaudun pour y toucher quatre Morane 406, en compagnie de trois pilotes tchèques détachés pour renforcer la patrouille polonaise. Le lendemain, deux Polonais sont affectés à la patrouille de Bouguenais, ramenant donc l'effectif à sept pilotes qui, le 21 mai gagnent Étampes.

L'organisation de ces patrouilles est quelque peu confuse. En effet, selon les témoignages, les quatre patrouilles d'Étampes forment alors le GC I/55, qui, affecté à la protection du gouvernement français, s'apprête à faire mouvement sur Tours. Or, il n'existe *absolument aucune* mention de cette dénomination dans les archives officielles françaises, ni même de trace de la décision ministérielle consacrant sa création. Il semble bien que cette dénomination apocryphe ait été inventée par le commandant de la patrouille.

Amicales au début, les relations entre les Polonais et les Français vont devenir très tendues. Les pilotes polonais se plaignent du manque de combativité des Français et de l'incompétence des mécaniciens mis à leur disposition. Très vite, Krasnodebski demande à ne plus voler qu'avec les Tchèques. Le 3 juin, des Dornier 17 apparaissent au-dessus du terrain. Le sous-lieutenant Jan Zumbach rapporte la suite :

« L'alarme fut donnée au dernier moment. Mon mécano, le sergent Zolnowski, faisait mouliner mon hélice au moment où les premières bombes tombèrent. Dès que mon moteur fut lancé, il courut pour démarrer un second appareil. Avant qu'il ne l'ait atteint, un shrapnel lui arracha le bras. Nos chasseurs décollèrent dans le désordre le plus complet. Un seul pilote français nous rejoignit pour combattre les assaillants. Les autres poursuivirent tous ensemble un bombardier allemand isolé, délaissant totalement les vingt autres. Le commandant Krasnodebski ne parvint pas à rentrer son train, ce qui l'empêcha de prendre part au combat. Mes mitrailleuses ne fonctionnaient pas et je découvris plus tard qu'elles n'avaient pas été révisées depuis un mois. Je fis trois passes sur les bombardiers, chaque fois gêné par les Bf 110 de l'escorte. Une fois tombé à court d'obus, je fus réduit au rôle de simple spectateur. »

Le Caudron C.445 n° 154 du DIAP de Lyon-Bron, en mars 1940.
(Collection J. Mutin)

Les Polonais en France



Le Morane 406 n° 1038, d'abord affecté au DIAP de Bron (où on le voit ici) est ensuite versé à la patrouille de DAT polonaise de Bouguenais, avant de terminer sa carrière à Angers. (Collection P. Rivière)

Selon le témoignage du commandant Krasnodebski, le sergent Karubin aurait abattu un Do 17.

Le 10 juin, les Polonais se familiarisent avec le Bloch 152. Le lendemain, la patrouille est transférée à Villacoublay pour renforcer la défense aérienne de Paris et être transformée sur Curtiss H-75A. Elle retourne à Étampes dans la soirée du 12, où l'attendent trois pilotes et trois MS.406 en renfort.

Le 14 juin, le terrain est à nouveau bombardé. Malgré le temps couvert, le lieutenant Antolak et les sergents Machowiak et Karubin tentent de poursuivre les assaillants qui se cachent dans les nuages. L'apparition de nombreux Bf 109 les fait changer d'avis et de cap. Le moteur de Machowiak rend l'âme sur le chemin du retour et il doit effectuer un atterrissage forcé dans la nature.

Dans la soirée, la patrouille déménage pour Orléans-Bricy. De là, elle est éclatée en deux groupes : trois Curtiss sont envoyés à Limoges en protection de l'usine Hispano-Suiza (seuls deux y parviennent) et les Morane (avec les Tchèques) à Clermont-Ferrand. Le 16 juin, les pilotes de Limoges montent à bord de camions en partance pour Bordeaux (d'où ils embarquent pour l'Angleterre). Les pilotes de Clermont décollent dans la matinée, survolent Limoges, où ils n'aperçoivent pas d'avions polonais, et vont se poser à Bordeaux. Ils sont incorporés au fameux « GC I/55 », toujours affecté à la protection du gouvernement français.

Le 18 juin, ils reçoivent l'ordre de se replier sur Alger. Malgré l'autonomie insuffisante des Morane pour effectuer un tel trajet, ils décident de tenter le coup. Mais, avant qu'ils puissent faire quoi que ce soit, les Français saisissent leurs avions. Le 21 juin, les Polonais embarquent sur un cargo anglais.

La patrouille d'Étampes a accompli 120 sorties en 130 heures de vol et a revendiqué une victoire non officiellement homologuée.

Angers

Le lieutenant R. Janota et cinq autres pilotes arrivent le 25 mai à Angers pour former une patrouille chargée de la protection du siège du gouvernement polonais. Cependant, comme il n'y a aucun chasseur sur place, ils doivent aller chercher quatre Bloch 151 à Tours, où ils se trouvent encore en cours d'instruction le 5 juin, lorsque la base est attaquée par la Luftwaffe. Les Polonais effectuent plusieurs décollages sur alerte, mais ils ne parviennent pas à prendre contact avec l'ennemi.

Ce n'est que le 14 juin en fin d'après-midi que la patrouille gagne Angers avec trois Bloch 151. Ceux-ci réalisent plusieurs sorties (dont une contre des... Blenheim, heureusement identifiés à temps) et dans la soirée du 17 se posent à

Nantes. Le lendemain, ils reçoivent la visite du général Zajac qui leur donne l'ordre de rallier Bordeaux. Alors que pilotes et mécaniciens embarquent à bord d'un bateau tchèque en partance pour l'Angleterre le lendemain, Janota et son mécanicien s'attardent sur le terrain pour une raison inconnue. Ils seront faits prisonniers par les Allemands.

La patrouille d'Angers compte 55 sorties à son actif pour 60 heures de vol, mais n'a jamais engagé l'ennemi.

Salon-de-Provence – Aulnat

Le 22 mai, le capitaine W. Jasionowski reçoit l'ordre de former deux patrouilles devant opérer depuis Clermont-Ferrand et Salon-de-Provence sur Koolhoven FK.58A. Plusieurs pilotes polonais ont déjà reçu une instruction sur ce type d'appareil à Lyon-Bron et constituent donc des recrues de premier choix pour Jasionowski.

Le lieutenant B. Grzeszczak prend le commandement de la première patrouille (Clermont) composée de six autres pilotes. La seconde (Salon) est confiée au lieutenant W. Zak. Les quatorze pilotes se rendent à Salon le 25 mai et, trois jours plus tard, touchent leurs trois premiers FK.58A (n° 6, 7 et 14). Quatre autres (n° 5, 9, 11 et 17) arrivent dans les jours qui suivent, permettant l'exécution de la première mission de guerre au-dessus de Marseille le 30 mai. Il semble qu'à cette époque quelques MS.406 soient venus épauler les patrouilles, car les Koolhoven ont été livrés sans munitions et toujours armés de mitrailleuses belges Browning-FN. Non sans une certaine amertume, Jasionowski commente cette situation par cette remarque ironique : cellules hollandaises, moteurs français, armes belges, pilotes polonais, ciel français !

Tandis que trois pilotes sont versés à la patrouille de Toulouse, le 8 juin les autres convoient quatre FK.58 à Aulnat pour y établir une défense aérienne locale. Malheureusement, les inhalateurs promis n'arriveront jamais et les pilotes ne peuvent dépasser l'altitude de 4 500 mètres, bien inférieure à celle des avions allemands. La question la plus délicate touche cependant au nombre d'avions disponibles. Jasionowski y apporte sa réponse personnelle :

« De la bouche d'officiers français, j'ai appris qu'à Nevers se trouvait un atelier chargé d'assembler quelques Koolhoven. J'ai rapporté ce fait au commandant de la base, mais je n'ai pu obtenir ni l'autorisation ni les moyens pour réquisitionner ces avions. Ce n'est qu'après m'être emporté auprès de sa hiérarchie que j'ai reçu la permission et un avion pour transporter mes pilotes jusqu'à Nevers. Le 16 juin, nous avons rapatrié deux appareils. Le troisième, piloté par le sous-lieutenant Czaplinski a décollé de Nevers à 14h45 et a été porté disparu. Malgré des recherches étendues, nous n'avons pas trouvé la moindre trace du pilote ni de l'avion. Cependant, ces appareils n'étaient pas armés. Mon chef mécanicien m'a appris que la chaîne d'assemblage des Curtiss à Bourges montait le même type de mitrailleuses (Browning 39) que sur nos Koolhoven. J'ai envoyé le sous-lieutenant Jerzy Wolski à Bourges sur un avion d'emprunt. Il est revenu le jour même avec 24 mitrailleuses, mais il fallait les modifier; le système de tir était électrique sur le Curtiss, pneumatique sur le Koolhoven. Les armuriers français ont refusé de faire les modifications, se retranchant derrière leur ordre d'évacuation. Le 17 juin, j'ai ordonné à mes gens de récupérer les deux appareils au parc de faire le boulot eux-mêmes. »

Le 17 juin, Grzeszczak part pour Nevers afin de récupérer des

rechanges. Il arrive en même temps qu'un groupe de Bf 109 qui détruisent son appareil au moment où il se pose. Grzeszczak en sort indemne et revient à Aulnat avec ses rechanges à bord d'un camion. Dans la soirée, Jasionowski reçoit l'ordre de préparer tous ses appareils disponibles pour attaquer les colonnes motorisées allemandes qui s'approchent de Clermont-Ferrand. Le lendemain, il envoie Grzeszczak à bord du FK.58A n° 11 effectuer une reconnaissance au-dessus de la route entre Vichy et Moulins. Celui-ci rentre à 20h45 après avoir essuyé quelques coups de feu au-dessus d'un secteur à peu près calme. Néanmoins, la patrouille polonaise reçoit l'ordre de repli le 19 sur Rodez. Le 20, elle rejoint Montpellier, puis Perpignan le lendemain, où elle abandonne ses derniers FK.58 en état. Les Polonais gagnent ensuite Bayonne où ils embarquent pour l'Angleterre le 24 juin. Entre le 30 mai et le 18 juin, les deux patrouilles de Koolhoven ont effectué 47 sorties en 60 heures. Bien qu'aucun engagement n'ait eu lieu, un pilote a été porté disparu, probablement du fait de l'ennemi.

Cognac

Le 31 mai, le lieutenant J. Falkowski quitte Lyon avec cinq pilotes à destination de Cognac (ils y seront rejoints ultérieurement par deux pilotes supplémentaires). Leur patrouille est chargée de la défense de l'EAA 302 (entrepôt de l'armée de l'Air). Leur arrivée, le lendemain, cause un certain émoi car le lieutenant-colonel Dupuy, commandant la base, n'a pas été prévenu et n'a rien à leur offrir. Pour meubler le temps, pilotes et mécanos creusent des tranchées aux abords de la base...

Le 7 juin, ils reçoivent l'ordre de se rendre à Bordeaux pour suivre des stages de perfectionnement, bien que leurs carnets de vol prouvent qu'ils n'en ont nul besoin (Falkowski compte 1 080 heures de vol). Le problème c'est qu'à Bordeaux personne ne sait quoi en faire ! Jan Falkowski se souvient de cette partie de patates chaudes :

« On a donné un tas de coups de fil. Comme résultat, on a reçu l'autorisation de former une escadrille sur Dewoitine 501 à Cognac. On nous a dit d'aller les attendre là-bas, car ils devaient arriver rapidement. On nous a aussi promis des Morane 406. À Cognac, rien n'avait changé. Les jours ont passé sans que les avions et les ordres n'arrivent. Les gars ont continué à creuser, à faire les moissons et à bosser un peu partout, sauf là où on avait vraiment besoin d'eux. »

Le 13 juin, deux nouveaux pilotes arrivent en renfort et, le 15, les Polonais touchent enfin cinq Bloch 152 – dont deux sont inutilisables ! Toutefois, la Luftwaffe ne se manifeste qu'en de rares occasions et toujours sous la forme d'avions de reconnaissance volant à très haute altitude. Il est d'autant plus impossible aux Polonais de les intercepter que le commandant de la base leur a intimé l'ordre de ne pas dépasser l'altitude de 6 000 mètres ! Le 19 juin, Falkowski reçoit l'ordre de rejoindre l'Angleterre, qu'il ne peut exécuter en raison de la trop faible autonomie des Bloch 152. Pilotes et mécaniciens montent à bord de camions et rallient St Jean-de-Luz, d'où ils s'embarquent pour l'Angleterre le 21 juin à l'aube.

La patrouille d'Angers a mené à bien 25 sorties en 30 heures de vol sans aucun contact avec l'ennemi.

La Rochelle

Le 1^{er} juin, le capitaine A. Kowalczyk apprend qu'il est chargé de former une patrouille pour défendre les terrains d'entraîne-



ment de La Rochelle et ses environs. Avec ses cinq pilotes, il arrive sur place le 7 juin. Kowalczyk se souvient de ce qui l'attend à La Jarne :

« Dès notre arrivée à La Jarne, j'ai exigé de recevoir les avions qui nous avaient été affectés. Nos avions [quatre Bloch 151 – NDA] étaient dans un état lamentable. Au cours de mon premier vol, le moteur a pris feu à cause de fuites au carburateur et aux conduites de carburant. Les mitrailleuses n'étaient pas montées et nous avons dû le faire nous-mêmes. On manquait de munitions, de chargeurs, de rechanges et d'outillage. »

La Luftwaffe se montre plusieurs fois, mais les Polonais sont dans l'incapacité d'intercepter les intrus. Le 19 juin, sans le moindre contact avec le commandement français depuis son arrivée, Kowalczyk décide de sa propre initiative de rallier l'Angleterre depuis le port de La Rochelle avec ses pilotes et mécanos.

Une vingtaine de sorties ont été réalisées pour 22 heures de vol environ.

Rennes

Le 6 mars, une section de quatre pilotes, sous les ordres du sous-lieutenant A. Kolubinski, est envoyée à l'entraînement à Rennes. On leur fournit trois D.501, dont un, piloté par le sous-lieutenant Maliszewski, est détaché à l'école des observateurs de Dinard comme avion-plastron début mai. Le 15 mai, la section de Rennes est organisée en patrouille de DAT. Le 30 mai, le sergent Kedziora, qui fait la sieste allongé dans l'herbe, est écrasé par un bombardier français. Le 13 juin, les deux pilotes restants sont incorporés à la patrouille du capitaine Jasionowski à Aulnat.

Châteaudun

À l'origine, on trouve deux sous-officiers, les sergents Kowalski et Tomicki, en train d'achever leur instruction à Châteaudun. Le 16 mai, ils sont incorporés à la patrouille française, commandée par l'adjudant-chef Hervé. Ils volent sur des Bloch 152 fournis par l'EAA 301.

Les Polonais entrent dans le vif du sujet le 17 mai en interceptant un Do 17 de reconnaissance. Kowalski ouvre le feu le premier et le Dornier pique dans les nuages. Quand il en émerge plus bas, il est attendu par Tomicki. L'un des moteurs de l'Allemand prend feu, mais le Bloch de Tomicki est touché par le mitrailleur arrière et il doit rompre le combat. Poursuivi par Kowalski au-delà d'Orléans, le Do 17 tombe sur deux Curtiss H-75A français qui lui donnent le coup de grâce. Après moult discussions, la victoire est partagée entre les Français et les Polonais. Cette affaire est curieuse, car aucune unité de Curtiss n'a revendiqué le moindre Do 17 le 17 mai !

Derrière le MS.406 n° 867, le Koolhoven FK.58A n° 16 accidenté le 27 mai lors de son transfert au DIAP de Bron. Il a été photographié juste après l'armistice au dépôt de l'AIA d'Aulnat en vue de son éventuelle réparation. (SHAA)



Le Bloch MB.151 n° 7 (Y-495) affecté à la patrouille polonaise d'Étampes.

En dehors de celles basées près des usines qui ont reçu du matériel flambant neuf, la plupart des patrouilles ont touché des avions en assez mauvais état et souvent sans armement. (Archives Aéro-Journal)

Le 4 juin à 6 heures du matin, les deux Polonais décollent sur alerte derrière l'adjudant-chef Hervé. Ils tombent sur des Heinkel volant vers 8 000 mètres entre Tours et Chartres. Hervé attaque un traînard, suivi par ses deux équipiers. Le bombardier est abattu, mais les Polonais se voient dénier toute participation à cette victoire.

Dans l'après-midi, les trois mêmes pilotes revendiquent un nouveau bombardier. Malheureusement, il s'agit d'un LeO 451 qui doit effectuer un atterrissage forcé près de Chartres avec un blessé grave à bord.

Le 13 juin, les deux pilotes polonais sont transférés à la patrouille de Cognac. Ils auront effectué 80 sorties (85 heures de vol) et auront été officiellement crédités d'une victoire sûre en participation.

Lyon

La présence de près de 200 pilotes polonais à l'entraînement à Lyon a tout naturellement conduit à la création d'une patrouille de défense aérienne. Transféré à Mions, le cours de chasse, placé sous les ordres du capitaine M. Wiorkiewicz, effectuera une cinquantaine de sorties de guerre dans des conditions difficiles. Chefs de patrouille et équipiers changent fréquemment, ce qui n'aide pas à la cohésion. Les liaisons avec l'état-major de Bron sont quasiment nulles. Néanmoins, les Polonais affrontent la Luftwaffe en cinq occasions.

Le 1^{er} juin, huit Morane attaquent neuf He 111 au nord de Lyon. Le combat s'étend jusqu'à 60 km au sud de Lyon. Deux avions allemands sont abattus : le premier par le lieutenant Gabszewicz et le second par les lieutenant Baranski et sous-lieutenant Radomski. Toutefois, les victoires ne sont pas homologuées par le commandement français. En revanche, celui-ci accorde une victoire probable partagée entre des pilotes du GC III/9 et de l'ECN 5/13, qui aux dires des Polonais, seraient soigneusement restés en dehors du combat.

Dans l'après-midi, cinq Polonais en décousent à nouveau avec neuf He 111. Le sous-lieutenant Kalpas en abat un, qui lui est officiellement crédité, mais il est mortellement blessé au cours du combat.

Le 16 juin, les Polonais évacuent Lyon pour Perpignan, première étape vers l'Angleterre.

Le groupe de chasse de Varsovie (GC I/145)

Comme on l'a vu plus haut, l'état-major général de l'armée de l'Air entend dissoudre la formation polonaise qui n'a pu être envoyée en Finlande en raison de la cessation des combats. Cette mesure est fortement critiquée par le haut commande-

ment polonais qui demande à ce que l'unité soit maintenue sous le nom de 1^{er} groupe de chasse polonais de Varsovie. Après l'intervention personnelle du général Sikorski, le 6 avril, le général Vuillemin signe l'ordre EMAA 1115-1/IS consacrant la création du GC I/145 « Varsovie » (145 parce que c'est le numéro de la BA de Lyon-Bron). Mais cette note stipule que ses deux escadrilles, à équiper en Bloch 152, doivent être rattachées chacune à un groupe de chasse français en tant que troisième escadrille. Cette décision soulève une nouvelle fois de vives protestations de la part des Polonais qui tiennent à ce que leur groupe soit engagé dans sa totalité et de manière autonome. L'impasse semble totale, d'autant que l'état-major français réserve la production des Bloch 152 à la modernisation de ses propres unités et ne peut affecter que 20 MS.406 pour parfaire l'instruction des Polonais.

Le 10 mai, quand les Allemands déclenchent leur offensive, le GC I/145 n'existe que sur le papier. Chargé de la défense de l'agglomération lyonnaise, il déménage à Mions dans la soirée. Plusieurs patrouilles sont maintenues en alerte et réalisent même 16 sorties jusqu'au 18 mai, sans contact avec la Luftwaffe. Le 12 mai, l'état-major français décide d'affecter 34 Caudron C.714 dont il ne sait quoi faire, afin de calmer l'impatience des pilotes polonais. Ces derniers sont priés d'aller les chercher eux-mêmes à l'usine de Guyancourt et les cinq premiers arrivent à Mions le 16 mai.

Les Polonais ne tardent pas à découvrir que le C.714 ne justifie en rien son nom de « Cyclone ». L'appareil est manifestement sous-motorisé et s'il constitue une excellente monture pour des démonstrations de voltige, il est totalement inadapte au combat aérien, en raison, entre autres, d'une vitesse ascensionnelle lamentable. En outre, il est victime de nombreuses maladies infantiles. Le système permettant de faire varier le pas de l'hélice tombe fréquemment en panne, le capotage du moteur se déforme en piqué, les instruments de bord et la radio cessent de fonctionner après de violentes manœuvres, les canalisations d'huile et d'essence se disjoignent et le mécanisme du train se coince avec régularité.

Comme le temps a manqué pour pousser les essais à fond, son manuel d'instructions ressemble davantage à une plaquette publicitaire qu'à une documentation technique. Il ne contient aucune information sur les nombreuses modifications apportées sur les chaînes d'assemblage et pas davantage sur la maintenance du moteur ou le réglage du pas de l'hélice. Les ingénieurs de chez Caudron envoyés à Mions ont une attitude très négative vis-à-vis de l'appareil et les rapports sont très tendus entre les mécaniciens polonais et les techniciens civils dépêchés par Renault qui exigent le strict respect de la législation en matière de temps de travail.

Le 18 mai, le GC I/145 s'installe à Villacoublay. Le groupe, sous les ordres du commandant Jozef Kepinski, compte deux escadrilles, la 1^{re} commandée par le capitaine Antoni Wczelik et la 2^{me} par le capitaine Juliusz Frey, ce qui représente un total de 32 pilotes et 184 membres du personnel technique et administratif. Quatre des cinq C.714 sont transférés par la voie des airs, le cinquième, indisponible, reste à Bron; il s'écrasera au sol le 19 mai, entraînant son pilote, le sous-lieutenant W. Dobrzynski dans la mort. Seize appareils sont pris en charge le 20 mai et 18 autres sont affectés entre le 22 mai et le 2 juin, portant la dotation à 39 appareils, soit 5 de plus que prévu. Ces derniers serviront de magasins à pièces détachées, car les Polonais ne recevront jamais aucune rechange. Quatre sont

détruits par accident à Villacoublay, dont les n° 40 et 48 entrés en collision au sol le 25 mai, le jour de la visite du ministre de l'Air français, M. La Chambre, qui ordonne sur le champ l'interdiction de vol du Caudron 714 !

Le général Sikorski intervient auprès du ministre pour qu'il reconsidère la question. Puisque les Bloch 152 promis par les Français se font attendre, les Polonais décident de se passer de l'accord du ministre et reprennent les vols dès le lendemain. L'état-major français ferme les yeux et affecte le GC I/145 au groupement de chasse n° 21 du général Pinsard. Depuis Villacoublay, il effectue 86 sorties pour 92 heures de vol sans contact avec l'ennemi.

Le 2 juin, le groupe part pour Dreux où il n'aligne que 18 avions disponibles. Le lendemain à 13h10, le commandant de Marmier, le lieutenant Czerwinski et le sous-lieutenant Zukowski décollent sur alerte. Czerwinski repère trois He 111 et bat des ailes pour annoncer qu'il attaque. Il est suivi par son compatriote, mais Marmier ne voit pas le signal et poursuit sa patrouille. Les Polonais revendiquent deux Heinkel abattus dans la région d'Étampes, mais ces victoires ne leur sont pas homologuées faute de témoins (français).

Le 5 juin, la 1^{ère} escadrille est envoyée avec 11 appareils à Brétigny-sur-Orge pour des patrouilles au-dessus de Paris et la 2^{ème} escadrille relaie le GC II/10 au-dessus de la région de Rouen. Dans la soirée du lendemain, la 1^{ère} escadrille revient à Dreux sans avoir engagé l'ennemi.

Le 7 juin, le GC I/145 est affecté au sous-groupement n° 42, responsable de la défense aérienne de la Basse-Seine. Il exécute plusieurs missions de reconnaissance au-dessus de la Seine et dans le secteur de Vernon.

Le 8 juin, la 1^{ère} escadrille rejoint le terrain de Bernay en vue d'une importante opération conjointe avec les GC I/4, II/10 et III/10. Au cours d'une sortie dans le secteur Meulan-Vernon, le capitaine Wczelik et quatre autres pilotes repèrent une vingtaine de Bf 110 au nord-est de Rouen. Ils attaquent à 15h54. Le capitaine Wczelik et le lieutenant Czerwinski revendiquent chacun une victoire. Personne n'a vu les avions allemands tomber. Toutefois, les Français retrouvent cinq carcasses de Bf 110 sur les lieux du combat, ce qui permet d'attribuer deux victoires à Czerwinski, une aux capitaine Wczelik et sous-



Un mystérieux Caudron C.714 abandonné sur le terrain de Rouen-Boos. Il ne porte aucune marque, pas même les spécifications du constructeur sur le gouvernail. La forme découpée sur le fuselage laisse à penser qu'il portait une cocarde française.

(Collection J. Mutin)

lieutenant Zukowski chacun et une partagée entre le sous-lieutenant Godlewski et le sergent Zaniewski. Les Polonais ne déplorent aucune perte, mais tous les avions ont été fortement endommagés.

Le 9 juin à 14h30, 18 appareils des deux escadrilles réunies à Bernay décollent pour une mission de destruction générale au-dessus de la Seine, entre Meulan et Rouen. Kepinski, Laguna, Wczelik et Marmier conduisent les patrouilles (Frey a dû rester à Dreux). Ils rencontrent 50 Do 17 escortés par 20 Bf 109 près de Vernon. Tandis que Wczelik conduit ses hommes à l'attaque des bombardiers, les autres prennent les chasseurs à partie. Mais, à cause de liaisons radio défectueuses, les attaques se déroulent sans coordination, comme le déplore le sous-lieutenant Czeslaw Glowczynski :

« Ma radio ne fonctionnait pas, donc je ne pouvais pas être averti en cas d'attaque. J'ai repéré un groupe d'une trentaine de Me 109 à 2 000 mètres en dessous. Comme notre chef ne réagissait pas, je me suis rapproché en battant des ailes. Je lui ai montré du doigt ce qu'il y avait en dessous. Il m'a fait signe de la tête qu'il les avait vus mais il a continué à voler droit devant lui. Je lui ai indiqué que j'allais attaquer, pensant qu'au moins une partie de notre section allait me suivre, mais je me suis retrouvé seul avec mon ailier, le sous-lieutenant Czerniak. Nous attaquons d'une position avantageuse avec le soleil dans notre dos. Pleins gaz, j'ai piqué sur le dernier 109 de la formation. La rapidité de mon attaque a obligé la formation allemande à s'éclater dans toutes les directions.



La fin du chemin : les aviateurs polonais du GC I/145 ont abandonné leurs derniers C.714 en état sur le terrain de Rochefort avant d'embarquer pour l'Angleterre. Les chasseurs de souvenirs sont passés avant le photographe ! (ECPA)



Cette photo est censée avoir été prise en région parisienne, donc à Villacoublay. Toutefois, en raison du grand nombre de C.714 visibles (onze), il est plus probable qu'elle ait été prise à Rochefort, dans un autre coin de l'aérodrome où les Allemands auraient regroupé les avions destinés à la casse.

D'après ce que l'on a pu reconstituer, la 1^{ère} escadrille aurait peint ses codes tactiques sur le fuselage et la 2^{ème} sur la dérive.

Ces codes auraient été de grandes dimensions à Villacoublay et auraient été réduits lors de l'engagement du GC I/145 à Dreux.

Si tel est le cas, l'appareil au premier plan (« 2 ») serait celui du sous-lieutenant Czeslaw Glowczynski (on note que, malheureusement pour nous, le numéro de série a été volontairement effacé).

(Collection J.V. Crow)

L'un d'entre eux a piqué verticalement en fumant beaucoup. Tout de suite après, j'en ai attaqué un autre qui, après quelques rafales, est allé s'écraser dans une forêt au sud de Rouen. J'ai été ensuite mitraillé de derrière. Plusieurs balles m'ont frôlé la tête et ont fracassé mon tableau de bord. J'ai réussi à me poser sur le ventre sur un terrain avancé près d'Evreux. »

Le sous-lieutenant Jerzy Czerniak, ailier de Czeslaw Glowczynski, donne sa version des faits :

« C'est alors que j'ai aperçu des avions argentés dessous. J'ai fait signe à Czeslaw et nous avons viré légèrement pour avoir le soleil juste derrière nous. Ensuite, Czeslaw a piqué et je l'ai suivi, ôtant la sécurité de mes armes pour le cas où nous ferions une mauvaise rencontre. Et ce fut le cas ! Nous nous sommes rapprochés des Messerschmitt et Czeslaw s'est tranquillement positionné derrière l'un d'eux et a ouvert le feu. Les autres ont manœuvré pour se placer derrière Czeslaw qui continuait à arroser sa victime. Pendant tout ce temps, j'étais resté derrière mon coéquipier comme spectateur. Un Messerschmitt a commencé à tirer sur lui et c'est là que je suis intervenu. J'ai sauté sur le Messerschmitt et ai placé une rafale dans l'habitacle. Il a dû être touché, car il a basculé et est parti en piqué. Je lui ai servi une autre portion et je l'ai suivi jusqu'à ce qu'il percute dans la cour d'une ferme. »

Glowczynski et Czerniak reçoivent la confirmation d'une victoire chacun. De leur côté, les capitaine Wcelik, lieutenant Kowalski et sergent Markiewicz se partagent un Do 17. Malheureusement, les lieutenant Obuchowski, sous-lieutenant Lachowicki-Czechowicz et sergent Uchto ont été tués. Trois autres C.714 ont été détruits au retour, mais les sous-lieutenants Czerniak, Godelewski et Skibinski sont sains et saufs. Godlewski, qui s'est posé à Villacoublay, tente de

Affectation des Caudron C.714 au GC I/145

Pilote Code tactique

État-major

Cdt J. Kepinski 21
Cne P. Laguna 22

Numéro de série des avions affectés : 33 (Kepinski), 22 (Laguna) et 57

1^{ère} escadrille

Cne A. Wcelik 3
Lt T. Czerwinski 7
Lt R. Janota 16
Lt. J. Kowalski 10
Lt J. Obuchowski 4
S/Lt E. Fiedorczuk 8
S/Lt J. Godlewski 2
S/Lt M. Lukaszewicz 11
S/Lt B. Skibinski 5
S/Lt A. Zukowski 13
Sgt A. Markiewicz 1
Sgt M. Parafinski 6
Sgt L. Szemplinski 12
Sgt P. Zaniewski 15
C/C Joda 14
Cap Vher 9

Numéro de série des avions affectés : 1, 8, 12, 17, 18, 34, 36, 37, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50 et 56

2^{ème} escadrille

Cne J. Frey 1
Lt W. Wilczewski 9
Lt Z. Zadrozinski 7
S/Lt J. Czerniak 6
S/Lt B. Gladych 13
S/Lt C. Glowczynski 2
S/Lt Leon Jaugsch 11
S/Lt L. Lechowicki-Czechowicz 14
S/Lt M. Szalewicz 4
Sgt J. Palak 12
Sgt E. Paterek 5
Sgt E. Uchto 8
Cap A. Niewiara 10
Cap E. Watolski 3
Cap Wroblewski 16
Cap J. Zielinski 15

Numéro de série des avions affectés : 10, 11, 19, 20, 23, 24, 25, 30, 32, 35, 38, 39, 41, 51, 52, 53, 54.

rejoindre son unité à bord d'un nouvel appareil, mais le met sur le nez au décollage.

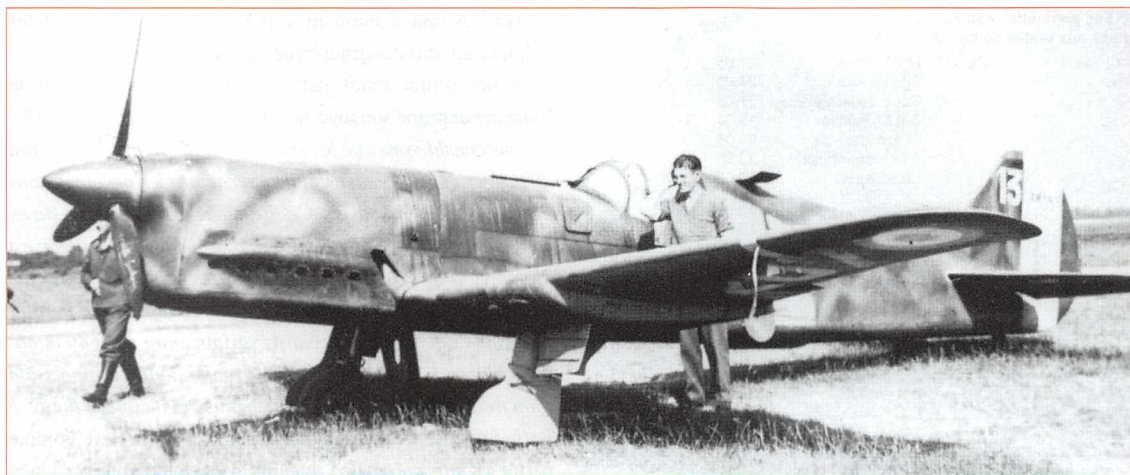
Les Polonais ont rencontré le IL/JG 27 du *Hauptmann* Werner Andres, qui a revendiqué trois Morane abattus. Toutefois, cette unité a perdu trois Bf 109 (deux pilotes prisonniers et un disparu), alors que le *Gruppenkommandeur*, légèrement blessé, a dû se poser sur le ventre près de Creil.

Le 10 juin, les effectifs du I/145 sont réduits à 13 appareils dont 12 disponibles. À 8 heures, un message provenant de l'émetteur de la tour Eiffel (arrivé évidemment trop tard !)



Des C.714 abandonnés à Dreux, appartenant selon toute vraisemblance à la 1^{ère} escadrille du GC I/145.

(Collection J.V. Crow)



Le Caudron C.714 n° 11 (I-201) capturé par les Allemands. Sur cet appareil le matricule militaire était peint en blanc sur l'intrados, mais ne figurait plus sur les flancs. En revanche, on y distingue de manière très atténuée le reste d'une immatriculation civile en F-ARX, qui pose problème, car si cette série a bien été affectée à Caudron, elle ne fut portée que par des Luciole. (DR)

envoi les 12 C.714 à la rencontre de 15 Do 17 escortés par 12 Bf 109. Plombés à 4 000 mètres au sud de Dreux en pleine ascension, sans radio, les Polonais sont coiffés par l'escorte. Le combat dure près d'une demi-heure. Deux Do 17 sont abattus au nord de Dreux par les sous-lieutenant Czerniak et Zukowski et le capitaine Laguna revendique un Bf 109.

Le commandant Kepinski est sérieusement blessé :

« La formation allemande approchait à grande vitesse. Des Dornier 17, de vieilles connaissances de la campagne de Pologne. L'attaque frontale a duré une seconde. J'ai réussi à tirer une rafale en direction du leader avant d'être entouré d'avions ennemis. J'ai viré brutalement sur ma gauche et j'ai vu deux Dornier traînant un sillage de fumée. Des traçantes autour de moi m'ont rappelé qu'il y avait une escorte qui n'avait aucune intention de nous laisser faire. J'ai basculé en piqué, viré sur l'autre bord et suis à nouveau parti en piqué pour me débarrasser des deux chasseurs accrochés à mes basques. Alors, j'ai attaqué l'appareil qui menaçait mon ailier. Tout de suite, l'avion allemand a dégagé. J'étais soulagé, mais je transpirais à grosses gouttes. J'ai réduit le moteur et j'ai essuyé la sueur sur mon front. J'ai regardé tout autour de moi. Finalement, avec soulagement, j'ai aperçu une section de quatre appareils de mon groupe se détacher sur le fond d'un gros cumulus. Ils ont disparu un instant et ont réapparu. Pour ne pas les perdre, j'ai poussé le manche en avant dans la direction du point où ils devaient émerger de la couche nuageuse. C'était une vieille règle : après un combat, rejoindre sa formation dès que possible. Les voilà ! D'instinct, j'ai ramené les gaz avant de me rendre compte qu'il s'agissait de quatre Messerschmitt ! J'ai aussitôt viré pour tenter de les éviter. J'espérais qu'ils ne m'avaient pas vu. Tout à coup, j'ai ressenti un choc, comme un coup de fouet dans le dos. Au même moment, une main invisible a fracassé tous mes instruments. Joli coup ! J'ai viré dans l'autre sens en piquant. Ma main gauche était morte et je me sentais faiblir. Sauter n'était pas une bonne idée. Ma seule chance de survie était de me poser. Aurai-je la force pour y parvenir ? Des points noirs dansaient devant mes yeux, mais je pouvais voir le sol. J'ai ressenti un gros choc et je me suis évanoui. »

Grièvement blessé, le commandant Kepinski se pose train rentré mais doit être évacué à l'arrière. Il est remplacé par le capitaine Laguna. Le capitaine Wczelik devient son adjoint et son poste de commandant de la 1^{re} escadrille est confié au lieutenant Czerwinski.

Dans la soirée, le I/145 reçoit l'ordre de gagner Sermaises, au sud d'Étampes, où il est placé sous les ordres du groupement

n° 23. Il ne dispose plus alors que de onze C.714.

Le lendemain, il reçoit trois Bloch 152 pour commencer sa transformation. Le 12 juin, huit pilotes sont détachés au GC I/1 sous les ordres du capitaine Wczelik. Deux jours plus tard, huit autres pilotes sont envoyés en renfort au GC I/8 sous les ordres du capitaine Frey.

Dans la nuit du 13 au 14 juin, le GC I/145 reçoit l'ordre de faire mouvement sur Châteauroux. Deux pilotes partent en voiture pour récupérer le commandant Kepinski hospitalisé à Chartres. Mais, celui-ci a déjà été évacué vers le sud. Il réussira à gagner l'Angleterre en octobre après s'être évadé par l'Espagne et le Portugal.

Le 17 juin, le groupe gagne Rochefort où la situation est extrêmement cahotique. Les avions sont abandonnés sur place (onze C.714 et deux Bloch 152) et le personnel rejoint le port de La Rochelle où il embarque à destination de l'Angleterre au petit matin du 20 juin.

Entre le 10 mai et le 18 juin, le groupe de chasse de Varsovie a réalisé 64 missions, représentant 322 sorties et 358 heures de vol de guerre. Il a été crédité de douze victoires homologuées et de deux probables et ses pertes se sont élevées à 11 C.714 détruits du fait de l'ennemi, trois pilotes tués, un disparu et deux blessés.

Le 20 juin 1940, la quasi totalité des pilotes polonais a quitté le sol de France. De nouvelles aventures les attendent en Angleterre. À peine la moitié de ceux qui ont combattu en 1940 reverront un jour leur sol natal.

Conclusions

Pour les Français, les problèmes posés par les Polonais n'étaient simples à résoudre : il leur fallait en quelques mois trier et sélectionner les meilleurs pilotes, les former aux méthodes de combat de l'armée de l'Air et leur apprendre un rudiment de français – et tout cela sans matériel.

Tout concourt à penser que les Polonais ne se sont pas battus avec, mais malgré les Français. De la campagne de Pologne, ceux-ci n'ont tiré que peu d'enseignements, mais ils sont restés sur la fâcheuse et fausse impression que les aviateurs polonais n'ont pas combattu à fond. Sans vouloir l'avouer ouvertement, les Français leur ont reproché cette rapide débâcle. Ironie du sort, c'est ce même reproche qui leur sera fait quelques mois plus tard.

Pensant avoir affaire à des pilotes sans grande valeur militaire, ils n'ont manifesté aucun empressement à les équiper de matériel moderne. Malgré les accords négociés avec le gouvernement polonais, ils ont montré une grande inertie à

Les Polonais en France

Les patrouilles polonaises intégrées aux unités de l'armée de l'Air									
Unité	Pilotes	Date	Vict.	Sort	GC II/7				
		Affect.	sûres						
GC I/1	Cne Wcelik	12.06			Lt W. Goettel	27.03	1		
	Lt Zukowski	12.06			S/Lt W. Krol	27.03	3		
	Lt Skibinski	12.06			Sgt E. Nowakiewicz	27.03	2		
	S/C Markiewicz	12.06			Cdt M. Mümler	15.04	3		
	S/C Szemplinski	12.06			Lt Januszewicz	20.05			
	Sgt Parafinski	12.06			S/Lt Srtzembosz	20.05			
	C/C Zaniewski	12.06			Cap Szope	20.05			
	C/C Joda	12.06							
					GC II/8	Cne Frey	15.06		
					Lt Wilczewski	15.06			
GC II/1	Cne Jastrzebski	19.05			Lt Zadrozinski	15.06			
	Lt Trzebinski	19.05	1		S/Lt Jaugusch	15.06			
	S/Lt Jabukowski	19.05			S/Lt Glowczynski	15.06			
	C/C Brzeski	19.05			S/Lt Czerniak	15.06			
	C/C Turzanski	19.05			Sgt Niewiara	15.06			
	C/C Krieger	19.05			C/C Watolski	15.06			
					GC II/8	Lt Paskiewicz	22.05		
GC III/1	Lt K. Burszyn	27.03	1	† 25.05	Sgt Wunsche	22.05			
	S/Lt W. Chciuk	27.03	2		C/C Nowak	22.05		† 27.05	
	S/Lt W. Gnys	27.03	2						
GC I/2	Lt J. Brzezinski	27.03			GC III/9	Cdt Wieckowski	12.06		
	S/Lt S. Chalupa	27.03	3		Lt Rebalski	12.06			
	Sgt A. Beda	27.03	1		S/Lt Szule	12.06			
					Asp Slonski-Ostoj	12.06			
GC II/2	Cne S. Laszkiewicz	27.03	1		C/C Pietrzak	12.06			
	Lt S. Zantara	27.03	2		C/C Piatkiewicz	12.06			
	S/C L. Flanek	27.03	1	† 16.05					
GC II/6	Cne J. Pentz	27.03			GC II/10	Cdt Wyrwicki	05.06	† 07.06	
	S/Lt W. Karwowski	27.03			Lt Poniatowski	05.06		† 07.06	
	S/Lt B. Anders	27.03			Lt Dudwal	05.06		† 07.06	
	Lt Cebzynski	22.05	2		Lt Radomski	05.06			
	C/C Szapoznikow	22.05			Sgt Stramko	05.06	1		
	C/C Brzezowski	22.05			C/C Adamek	05.06			
					GC III/10	Lt Gabszewicz	05.06		
GC III/6	Cne M. Sulerzycki	27.03			Lt Sawicz	05.06			
	S/Lt E. Kawnik	27.03	1		S/Lt Miksa	05.06			
	S/Lt B. Rychlicki	27.03			S/Lt Mierzwa	05.06			
	Lt Borowski	12.06			Asp Rytk	05.06			
	Lt Baranski	12.06			Sgt Musial	05.06			
	Sgt Swynar	12.06							

Ne sont mentionnées que les victoires remportées au sein des unités de l'armée de l'Air. Les victoires sont présentées à la mode française (un pilote = une victoire).

Les victoires des patrouilles de DAT et du GC I/145									
17.05	Sgt Kowalski	DAT Châteaudun	)	Do 17	Lt Czerwinski	I/145	)	2 Bf 110	
	Sgt Tomicki	DAT Châteaudun	)		S/Lt Zukowski	I/145	)	Bf 110	
24.05	Sgt Kremski	DAT Bourges	He 111		S/Lt Godlewski	I/145	)	Bf 110	
01.06	S/Lt Lokuciewski	DAT Romorantin	He 111		Sgt Zaniewski	I/145	)		
	Lt Gabszewicz	DAT Lyon	He 111		09.06	S/Lt Glowczynski	I/145	Bf 109	
	Lt Baranski	DAT Lyon	)			S/Lt Czerniak	I/145	Bf 109	
	S/Lt Radomski	DAT Lyon	He 111			Cne Wcelik	I/145	)	Do 17
	S/Lt Kalpas	DAT Lyon	He 111			Sgt Markiewicz	I/145	)	
03.06	Sgt Karubin	DAT Étampes	Do 17		10.06	Cne Opulski	DAT Romorantin	)	
05.06	Sgt Kremski	DAT Bourges	)			S/Lt Daszewski	DAT Romorantin	)	3 He
	Cne Kosinski	DAT Bourges	)	3 He		Sgt Krawczynski	DAT Romorantin	)	
	Lt Wesolowski	DAT Bourges	)			Cap Rozworski	DAT Romorantin	)	
	Sgt Pietrasiak	DAT Bourges	)			S/Lt Czerniak	I/145	Do 17	
	Lt Henneberg	DAT Châteauroux	He 111			S/Lt Zukowski	I/145	Do 17	
08.06	Cne Wcelik	I/145	Bf 110			Cne Laguna	I/145	Bf 109	

La fin de l'espoir. Les aviateurs polonais attendent leur évacuation sur le quai de la gare de St Jean de Luz. Près de mille d'entre eux embarqueront sur des bateaux en partance pour l'Angleterre dans le port de St Jean de Luz. Le nombre exact d'aviateurs polonais évacués n'est pas connu avec certitude, les meilleures sources citant le chiffre de 4 203. (Jozef Zielinski)



former des unités autonomes, préférant noyauter les pilotes polonais au sein des groupes de chasse français.

Dans un compte rendu daté du 7 juin, le commandant de Marmier exprime son jugement de valeur à propos du I/145 :

« Nous considérons que le rendement d'un pilote sera environ 70% inférieur au rendement de ses camarades noyautés dans des escadrilles françaises. Ces gens [sic], de caractère slave, sont incapables de comprendre le rôle important qui leur est alloué et voient la guerre actuelle sous le même angle que leur propre guerre. Exemple : incapables de tenir un horaire et il faut s'attendre à des retards variant entre 30 et 40 minutes au départ des patouilles. Ce groupe donne l'impression d'un frêle esquif dans une mer démontée et inconnue d'eux. »

Le fait que le premier Squadron polonais de la RAF compte parmi les top-scorers de la bataille d'Angleterre prouve à quel point les Français étaient à côté de la plaque.

Parvenus en Angleterre, les pilotes polonais couchent leurs rapports de la campagne sur le papier. Il n'en est pas un qui ne trahisse l'amertume, la déception et, surtout, le regret que leurs capacités n'aient pas été employées à leur juste valeur. La campagne de France restera pour eux un vaste gâchis.

Si les Français n'ont pas eu une haute opinion des Polonais, ces derniers le leur ont bien rendu. Le lieutenant Marian Trzebinski, affecté au GC II/1, relate son expérience :

« Pendant notre séjour à l'unité, nous avons volé bien davantage que les Français et en particulier les officiers. En un mois, nous avons exécuté autant de missions que chaque Français depuis le début de la guerre. Ils évitaient soigneusement de survoler le front, préférant tourner autour de leur terrain. Les sous-officiers français volaient nettement plus et montraient beaucoup de courage. En l'air, ils commandaient non seulement des sections, mais parfois même l'escadrille. Les officiers français se défilaient pour les missions dangereuses sous les prétextes les plus fallacieux. En général, ils manquaient de discipline, d'esprit combattif et de courage; leurs compétences militaires étaient médiocres. »

Nous laisserons à l'auteur de ces lignes la responsabilité de ces propos que nous ne partageons pas pleinement.

Si les relations franco-polonaises ont été empreintes de méfiance et de mépris à haut niveau, elles étaient meilleures, voire franchement cordiales, dès lors que la fraternité d'armes scellait les destins. Les pilotes français qui ont côtoyé les Polonais en garderont un souvenir impérissable. Bredouillant un français très approximatif, gesticulant beaucoup, buvant encore plus, ceux-ci se sont rapidement taillés une réputation de « têtes brûlées » plus ou moins contrôlables. Cependant, leurs frères d'armes français ont apprécié à leur juste valeur ces drôles d'énergumènes plutôt sympathiques, généralement bons pilotes et d'une loyauté à toute épreuve.

Sources et bibliographie

Cet article a été rédigé à partir du livre *Stracone Zludzenia* (les espoirs perdus) de Grzegorz Slizewski, publié par Panda (Koszalin, Pologne) en 2000, complété par les archives françaises détenues au SHAA à Vincennes.

G. Slizewski s'est notamment fondé sur les rapports dressés par les pilotes après la campagne de France et détenus au Polish Institute et Sikorski Museum de Londres.

Certains éléments ont été empruntés à *The Polish Air Force at War (1939-43)* de Jerzy B. Cynk, publié par Schiffer en 1998.

LES AS DE L'AVIATION

Johannes Gentzen



« Là-haut, dans le souriant ciel d'automne, l'appareil oscille des ailes, oscille gracieusement en signe de victoire. À peine l'appareil posé, les hommes se précipitent et entourent le Kommandeur.

« C'est la première victoire du Gruppe. Avec un large sourire, le Kommandeur, qui vient d'abattre le premier appareil de combat polonais, descend de son appareil. L'Adjudant prépare le rapport : la tactique prévue a fonctionné sans faille. Le combat s'est engagé dès que la formation a aperçu l'ennemi. Ce fut une question de secondes ; l'appareil du Hauptmann se plaça immédiatement au-dessus du bombardier polonais, comme un rapace sur sa proie. Les coups de feu fusèrent des mitrailleuses. L'appareil polonais s'abattit en flammes. Le premier combat ! C'est méticuleusement que fut peinte la première marque blanche sur la dérive. »

C'est ainsi que Karl Georg von Stackelberg rapporte le premier combat du I./ZG 2 dans son livre « Jagdfliegergruppe G., Jäger an Polens Himmel » (1940). Il s'agissait du premier engagement aérien du Gruppe sur le théâtre d'opérations polonais. La destruction de l'appareil ennemi fut attribuée au Kommandeur de l'unité, le Hauptmann Johannes Gentzen qui sera évoqué dans ces lignes. Voici une relation plus précise des événements.

Le 2 septembre 1939 à 17h19, quatre Messerschmitt Bf 109D du Stab I./ZG2 décollèrent en direction de Dabrowka, au sud-ouest de Radomsko. La formation avait pour mission d'empêcher la destruction par les Polonais du pont ferroviaire enjambant la Warta. Après avoir reconnu leur objectif, les pilotes effectuèrent une attaque à basse altitude, mitraillant le pont qui, par chance, était encore debout. Un

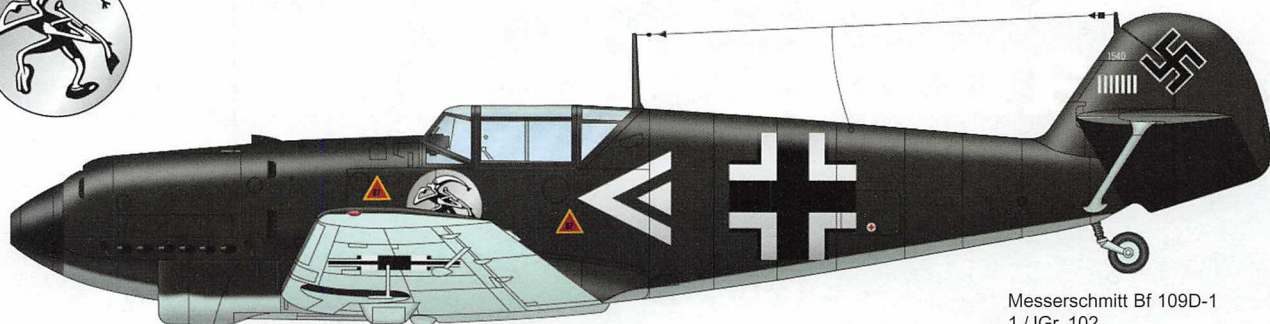
PZL P.23 Karas de la 1. Eskadra Bombowa (escadrille de bombardement) apparut soudain dans les parages du pont. L'équipage du Karas était en mission d'observation autour de Czeszochowa et au nord de cette zone. Le Hauptmann Gentzen tira sur le Karas à 18 heures précises. Des flammes apparurent sur l'aile gauche. Peu de temps après, le PZL P.23B 44.185 s'écrasa, entraînant son équipage dans la mort (observateur Rudolf Wilczak, pilote Wojciech Uryjaz et mitrailleur Wladyslas Scibich). Le combat eut lieu au-dessus de la ville de Wygoda, non loin de Gidle. Après ce combat, les Messerschmitt rentrèrent à leur base où ils atterrirent à 18h25. Les sources polonaises mentionnent de façon erronée que le Karas avait été abattu par la Flak. En revanche, c'est de façon tout aussi inexacte que von Stackelberg prétendit que plusieurs bombardiers avaient été attaqués. Cette affirmation est sans fondement, le journal de marche du I./ZG 2 faisant état de la présence et de la destruction d'un unique appareil polonais de reconnaissance.

Johannes Gentzen est né le 4 avril 1903 à Hambourg. Appartenant à l'origine à la marine, il s'adressa ensuite à la Luftwaffe. C'est néanmoins dans une compagnie civile, la Hapag, dans laquelle il exerça en tant que commandant de bord, qu'il développa au début des années trente son goût pour l'aviation. Ses premiers vols militaires eurent lieu à la base secrète de Lipetsk, en Union Soviétique, où il fut formé à la chasse. En 1936, il fut chargé de la première Staffel du tout nouveau groupe de chasse I./JG 232 basé à Bernburg, où il s'installa avec son épouse Lilo. En 1938, Gentzen reçut une promotion et fut nommé Kommandeur d'une unité de chasse nouvellement créée, le I./JG 137. C'est sous la dénomination de I./ZG 2 que cette unité, affectée en Silésie à la base de

Marius Emmerling

Traduction : Ph. Ballarini

Le 15 septembre 1939, un certain nombre d'aviateurs sont convoqués à Glewitz par le Generalfeldmarschall Göring pour y être décorés. Sur la photo, on aperçoit à gauche le Bf 109D de Johannes Gentzen et, au premier plan, celui de l'Unteroffizier Schuch, qui a remporté quatre victoires pendant la campagne de Pologne (un P.37 et un P.24 le 4 septembre et deux P.23 le 14). (ECPA)



Messerschmitt Bf 109D-1
1./JGr. 102
Hauptmann Johannes Gentzen
Bernburg, 17 septembre 1939.

© P.-A. Tilley - 2001

Groß-Stein (Kamien Slaski), prit part à la campagne de Pologne. Le *Gruppe* fut intégré à la *Lufstlotte* 4 et placé sous les ordres du F.F.z.b.V. (*Fliegerführer zur besonderen Verwendung* : commandement aérien pour les missions spéciales).

Les premiers vols opérationnels consistèrent en missions d'escorte de *Stuka* et de bombardiers bimoteurs. L'activité des chasseurs polonais s'avérant bien plus limitée que prévue, l'unité se vit ensuite confier des missions différentes, comme des attaques en vol rasant de cibles terrestres.

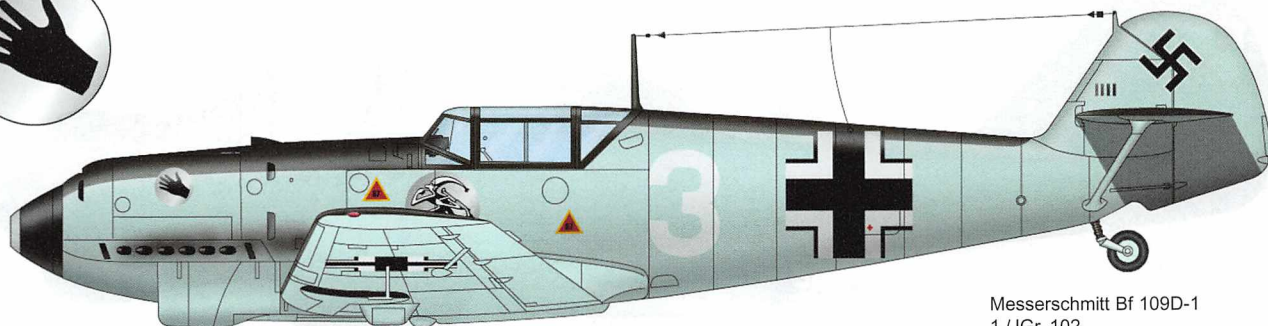
Le 3 septembre 1939, le I./ZG 2 fut engagé dans des combats contre des *Karas* de la brigade de bombardement qui tentaient d'attaquer des colonnes blindées allemandes en mouvement dans la région de Radomsko et de Czeszochowa. La formation placée sous le commandement de Gentzen intervint en collaboration avec les Messerschmitt Bf 109 du I./JG 76 et avec les appareils du I./JG 77. Lors de cette opération, Gentzen abattit à nouveau un PZL P.23. L'appareil polonais s'écrasa à environ 8 km au nord-est de Radomsko. Quatre Bf 109D du *Stab* I./ZG 2 se trouvaient dans les airs. Les appareils avaient décollé de Groß-Stein à 10h 10 et les pilotes avaient reçu pour mission de prémunir la 1. Pz.Div., alors dans la région de Radomsko, contre d'éventuelles attaques aériennes. Pendant cette opération, les Allemands découvrirent à proximité du village d'Olszynki un bombardier polonais isolé appartenant à la 55 *Eskadra Bombowa*. L'équipage du *Karas* était composé de l'observateur Czeslaw Podgrodzki, du pilote Henryk Borys et du mitrailleur Boseslaw Lesniewski. Le *Karas* avait décollé vers 08h00 pour une mission de reconnaissance. D'après les sources polonaises, qui concordent avec les sources allemandes, le combat eut lieu à la verticale du village de Dmenin, près de Radomsko. L'observateur et mitrailleur ne survécurent pas à l'attaque. Le pilote, blessé, parvint à sauter en parachute et fut fait prisonnier. Le combat eut lieu vers 10h55, ce que confirment les sources tant polonaises qu'allemandes. En revanche, les affirmations du pilote polonais selon lesquelles deux Bf 109 auraient été abattus à cette occasion semblent fantaisistes et doivent être considérées avec circonspection. Les Messerschmitt victorieux regagnèrent leur base sans perte à 11h40.

Ce ne fut que le 13 septembre 1939 que Gentzen remporta sa troisième victoire. Cette fois, sa victime fut

un bombardier moderne PZL P.37 *Los* qu'il attaqua dans la région de Jaroslaw. À cette époque, le I./ZG 2 opérait déjà à partir du terrain de Debica, ville située profondément en territoire polonais. Ce jour-là, Gentzen commandait une formation de cinq Messerschmitt de la 1. *Staffel* qui décolla à 8h45. La mission consistait en la destruction d'une unité aérienne polonaise qui devait être basée dans la région de Lubartow. L'escadrille ne découvrit pas la prétendue base aérienne. En revanche, elle fit une rencontre fortuite avec des PZL P.37 de la 11 *Eskadra Bombowa*. Les six appareils de l'escadrille de bombardement avaient décollé de manière échelonnée, de 08h00 à 09h30, avec pour mission l'attaque d'une colonne motorisée allemande se trouvant sur la route Radymno - Jaroslaw - Cracovie. L'équipage, qui se composait de l'observateur Franciszek Kupidowski, du pilote Stanislas Sierpinski ainsi que des mitrailleurs Henryk Koniuszewski et Klemens Mazur, trouva la mort près de Jaworow. D'après certaines sources polonaises, cette interception aurait eu lieu le 12 septembre, ce qui est inexact. Mais pour le *Hauptmann* Gentzen, le grand jour était encore à venir...

L'après-midi du 14 septembre 1939, l'équipage d'un He 111P de la *Stabsstaffel*/KG 55 en mission de reconnaissance annonça qu'il avait découvert une importante concentration d'avions polonais à Brody. Les aviateurs réagirent immédiatement. Le *Hauptmann* Gentzen décolla à 15h20, suivi par six autres Messerschmitt de la 1. *Staffel*. La formation se heurta au sud de Brody à un nombre considérable de bombardiers polonais *Karas*. Des quatorze victoires annoncées à l'issue des combats, huit seront reconnues officiellement, dont quatre au bénéfice du *Kommandeur*. Gentzen rencontra ensuite des appareils de combat polonais biplaces, dont la place du mitrailleur était étonnamment inoccupée. Karl Georg von Stuckelberg relate le combat victorieux du *Kommandeur* :

« Aux commandes de son appareil, le *Hauptmann* jette un coup d'œil à gauche. Un virage sur l'aile et... incroyable ! Des taches brunes glissent sur la cime des arbres : un, deux, trois... huit avions polonais, des appareils de combat, qui cherchent, en formation serrée, à fuir discrètement au-dessus de la forêt. À l'attaque ! Le *Kommandeur* prend pour cible un petit groupe d'avions polonais. Sans que les Polonais l'aient remarqué (tout au moins à ce qu'il semble), il se colle derrière eux à leur poursuite. Calé et sanglé dans son siège, il se rapproche



Messerschmitt Bf 109D-1
1./JGr. 102
Unteroffizier Schuch (4 victoires)
Bernburg, 17 septembre 1939.

© P.-A. Tilley - 2001

du groupe. Il aligne dans son viseur l'appareil de queue, le doigt sur la détente. Dans un tir oblique, il fait feu. Les mitrailleuses, puis les canons, prennent la parole. Le couperet tombe sur l'appareil qui sursaute, tombe et se fracasse dans la forêt. Au suivant ! La chasse continue au-dessus du faîte des arbres. Le Kommandeur tient maintenant un second appareil polonais dans son viseur. À nouveau fusent les coups de feu. Ce Polonais est abattu lui aussi. Apparemment, les autres Polonais ne soupçonnent toujours pas la présence du chasseur sur leurs talons. À peine le Kommandeur a-t-il abattu le troisième appareil que le quatrième subit le même sort quelques secondes plus tard. En quelques minutes, tout est accompli. Un attaque-éclair, semblable à celle que mènerait un rapace dans une basse-cour. Le Kommandeur regarde autour de lui. Où sont les quatre autres Polonais ? C'est pratiquement au crépuscule que les Messerschmitt réapparaissent au-dessus de Debica. Déjà, au sol, les camarades attendent. On peut à nouveau leur rapporter un beau butin : huit victoires aériennes... »

Il convient de préciser que le Bf 109D que pilotait à l'époque le *Hauptmann* Gentzen n'était pas muni de canons, son armement étant constitué uniquement de quatre mitrailleuses de calibre 7,9 mm. La présence d'un canon, évoquée par l'auteur, est donc fantaisiste et il est possible que ce dernier ait utilisé des informations destinées au public sur l'armement du Bf 109E-2 de démonstration. La narration de l'attaque des huit appareils polonais est également sujette à caution. Les appareils en présence étaient vraisemblablement plus nombreux et on peut penser que l'auteur a calqué le nombre d'appareils en présence avec le total des appareils abattus lors de cette opération. L'erreur peut être attribuée au fait que le récit des combats a été rédigé tardivement et que bon nombre de détails avaient déjà échappé à la mémoire. Les sources d'archives allemandes, en particulier les journaux de marche du I./ZG 2 et de la *Lufiflotte* 4 ne donnent aucune information plus précise quant au nombre de P.23 interceptés, mais on peut supposer qu'il est bien supérieur à huit appareils. Ceci serait confirmé par certaines sources allemandes qui font état de quatorze appareils abattus, et également, mais dans une moindre mesure, par certaines sources polonaises. Ces dernières ne mentionnent cependant que sept P.23 de la *Reserwowa Eskadra Rozpoznawcza SPL Deblin* qui avaient décollé de Wielick aux environs de 15

heures et faisaient route vers Stanislawow lorsqu'ils furent interceptés par les Messerschmitt dans la région de Brody. Deux appareils de cette formation furent détruits. D'autres Karas étaient en vol, dont ceux de l'unité d'instruction *Eskadra Cwiczebna Pilotazu N° 3 SPL Deblin*. Les appareils abattus par Gentzen appartenaient vraisemblablement à cette unité. La remarque de Gentzen selon laquelle les postes de mitrailleurs étaient inoccupés permettrait de conclure qu'il s'agissait d'appareils appartenant à une unité d'instruction. On peut supposer que seuls les pilotes étaient présents à bord. Fort peu d'éléments sont disponibles au sujet des actions de cette unité pendant la campagne de Pologne. On sait néanmoins qu'elle disposait d'au moins 10 PZL P.23A dont les équipages étaient constitués d'élèves pilotes ayant achevé leur seconde année de formation. Ceci explique également la facilité avec laquelle les chasseurs allemands ont pu abattre les appareils polonais menés par des pilotes inexpérimentés. Il est vraisemblable que ces appareils aient été transférés à Stanislawow où ils auraient rejoint les sept Karas de la *Rezerwowa Eskadra Rozpoznawcza SPL Deblin* mentionnés plus haut. Ainsi les appareils polonais ayant pris part au combat auraient été au moins au nombre de dix-sept. Dans ce cas de figure, les quatre victoires de Gentzen ne sauraient être contestées. Les lieux où furent abattus les huit Karas sont notifiés sur un fragment d'une carte jointe à la description des opérations. Aucune information n'est disponible quant au sort ultérieur des dix PZL P.23A de l'*Eskadra Cwiczebna Pilotazu N° 3 SPL Deblin* ayant participé à la campagne de Pologne. Après vérification dans les archives allemandes, on peut émettre l'hypothèse selon laquelle la plupart des Karas auraient été abattus le 14 septembre 1939 par des chasseurs du I./ZG2 [1].

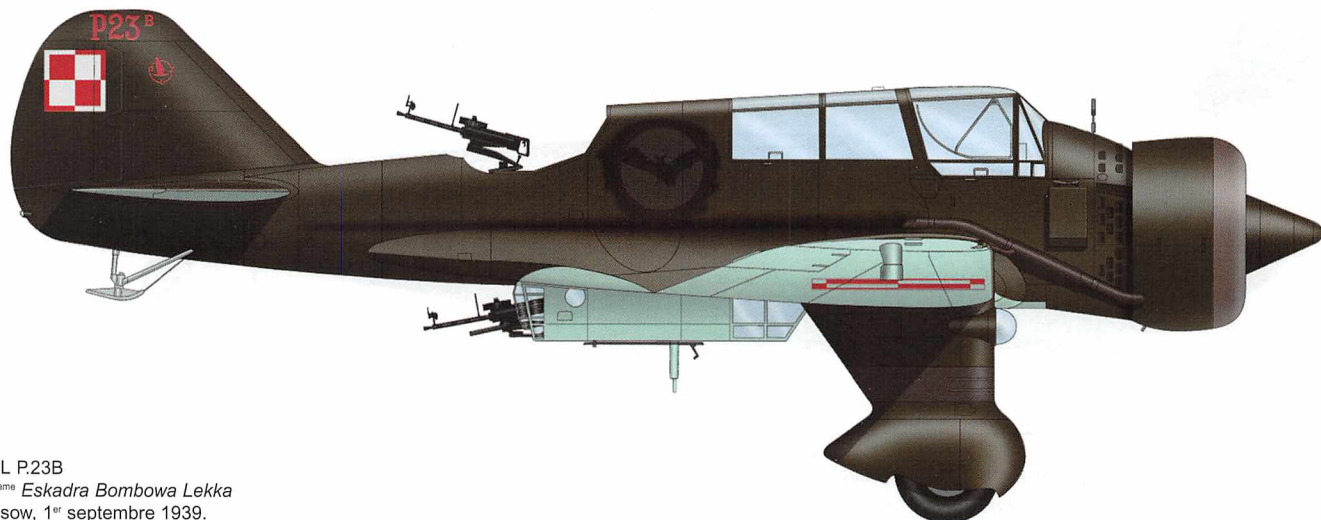
Le 15 septembre 1939, Gentzen reçut une invitation à se rendre à Glewitz. Il y reçut des mains du *Generalfeldmarschall* Göring la Croix de Fer de II^{ème} classe. Quelques jours plus tard, le 21 septembre 1939, suivit la Croix de Fer de I^{ère} classe, décernée pour les exceptionnelles réussites du I./ZG2 pendant la campagne de Pologne.

Par la suite, le I./ZG 2 fut rebaptisé pour une courte période *Jagdgruppe* 102 (JGr. 102) et expédié sur le front Ouest. L'après-midi du 6 novembre 1939, toute la formation décolla de la base de Lachen-Speyerdorf et rejoignit sans difficulté son nouveau théâtre d'opérations. À proxi-

[1] Selon P. Skulski, auteur de l'article « Le Karas au Combat » paru dans le n° 10 d'Aéro-Journal, certains des P.23 appartenaient à la 64^{ème} *Eskadra Bombowa Lekka*, qui perdit deux appareils détruits et plusieurs autres endommagés. [Note de la rédaction]



Les as de l'aviation



PZL P.23B
64^{ème} Eskadra Bombowa Lekka
Nosow, 1^{er} septembre 1939.

© P.-A. Tilley - 2001

[2] Il faut quand même signaler que ce combat, passé à la postérité en France sous le nom de « combat des 9 contre 27 », tourna largement à la confusion du JGr. 102, qui perdit huit appareils abattus ou fortement endommagés, ainsi que deux pilotes tués, deux prisonniers et un grièvement blessé.

Gentzen fut convoqué à Berlin pour entendre ses explications et le JGr. 102 fut déplacé à Bonn-Hangelar pour être rattaché à la JG 77.

[Note de la rédaction]

mité de Metz, Gentzen décrocha une nouvelle victoire. Cette fois, sa victime fut un appareil de la chasse française, un Curtiss H-75A du GC II/5. La seule issue que trouva son pilote, le lieutenant Pierre Houzé, fut de poser son appareil sur le ventre près de Toul [2]. L'unité de Gentzen, retrouvant entre-temps sa dénomination de I./ZG2, fut transformée au début de 1940 sur bimoteur Messerschmitt Bf 110. Le 7 avril 1940, neuvième victoire pour Gentzen : à nouveau un Curtiss H-75, mais cette fois appartenant au GC I/5. L'appareil piloté par l'adjudant-chef Salmand s'écrasa dans le secteur de Beaumont-en-Argonne, au sud-est de Sedan.

En mai 1940, dès le début de la campagne de France, le I./ZG2 fut transféré à Neufchâteau (Belgique). Ses combats pendant cette campagne permirent à Gentzen d'enregistrer huit victoires supplémentaires, ce qui porta son palmarès à dix-huit victoires. Ces succès furent couronnés par une promotion au grade de *Major*. Le 26 mai 1940, deux Blenheim britanniques (en réalité, vraisemblablement des Fairey Battle du N° 150 RAF

Squadron) volant à une altitude de 500 m, attaquèrent le terrain sur lequel était basé le *Zerstörergruppe*. Gentzen et son aide de camp, l'*Oberleutnant* Hartwig-Bonnies Domeier (trois victoires reconnues en Pologne), coururent au hangar abritant les appareils et sautèrent ensemble dans un Bf 110 dont ils avaient « éjecté » le radio. À vrai dire, chacun aurait théoriquement pu utiliser son propre appareil, mais à cet instant, seul ce Bf 110 était disponible. Pressés par le temps, ils s'engagèrent dans une mauvaise direction, perpendiculairement à la piste d'envol. Ils virent la forêt qui bordait le terrain se rapprocher à vive allure. Les deux aviateurs n'eurent que le choix de tenter de redresser l'appareil, mais n'ayant pas pris suffisamment d'altitude, ils s'écrasèrent dans les arbres. Le *Major* Gentzen et l'*Oberleutnant* Domeier furent extraits vivants de l'épave du bimoteur, mais tous deux décédèrent peu de temps après, sur les lieux mêmes de l'accident. Le corps du *Kommandeur* fut rapatrié à Bernburg dans un Ju 52 et les obsèques eurent lieu à Neubrandenburg.



Le 15 septembre 1939, le *Generalfeldmarschall* Göring décore les aviateurs qui se sont distingués pendant la campagne de Pologne.

À l'extrême droite, l'*Oberst* Baier, commandant le *Stab/LG 2* et à ses côtés le *Hauptmann* Johannes Gentzen, commandant le JGr. 102 qui était tactiquement rattaché à la LG 2. (ECPA)



La chasse française 1939 - 1945 (19)

Le GC I/5 (2ème partie : 07.40 - 05.45)

Le GC I/5 stationne à St Denis-du-Sig, près d'Oran, lorsque la marine britannique déclenche l'opération contre la flotte française à Mers el-Kébir, le 3 juillet 1940. Désarmés à la suite de l'application des causes de l'armistice, les appareils sont rapidement remis en état et les premières patrouilles sont prêtes dès 14h15. Le I/5 n'affrontera pas l'aviation embarquée anglaise à cette occasion, mais deux jours plus tard, trois H-75A s'en prennent à un Sunderland du N° 228 *Squadron*, sans résultat.

Transféré à Rabat, le groupe a peu d'occasions d'intercepter les avions anglais en Méditerranée. Le seul accrochage réussi se déroule le 28 août 1942, lorsqu'une patrouille de quatre appareils surprennent et abattent un Wellington au large de Port-Lyautey.

Le 8 novembre 1942, le terrain de Rabat-Ville est l'objet d'un mitraillage des F4F de la VF-9. Le GC I/5 a soigneusement dispersé et camouflé ses appareils, de sorte que seulement trois sont détruits.

Huit Curtiss, partis mitrailler les plages de Fédala, interceptent des SBD de la VSG-26, mais ceux-ci parviennent à leur échapper.

Le 9 novembre est une journée plus tragique. Escortant des bombardiers, 15 H-75A sont coiffés par 8 F4F de la VF-9 qui profitent du double avantage de la surprise et de l'altitude pour abattre quatre Curtiss. Le lieutenant Plubeau réussit à se poser train rentré à Rabat, l'adjudant-chef Tesseraud est grièvement brûlé, mais les lieutenants Le Blanc et Le Calvez sont tués. Seul, l'adjudant Bressieux obtient une victoire.

Le groupe se replie à Dar el-Toubil avec 9 avions disponibles. Heureusement, les combats cessent le 11 au matin.

À partir de fin novembre, l'entraînement reprend, aidé par l'arrivée de quelques P-40. Il faut attendre fin juin 1943 pour que les premiers avions opérationnels arrivent : des P-39N. Ils sont échangés un an plus tard contre des P-39Q.

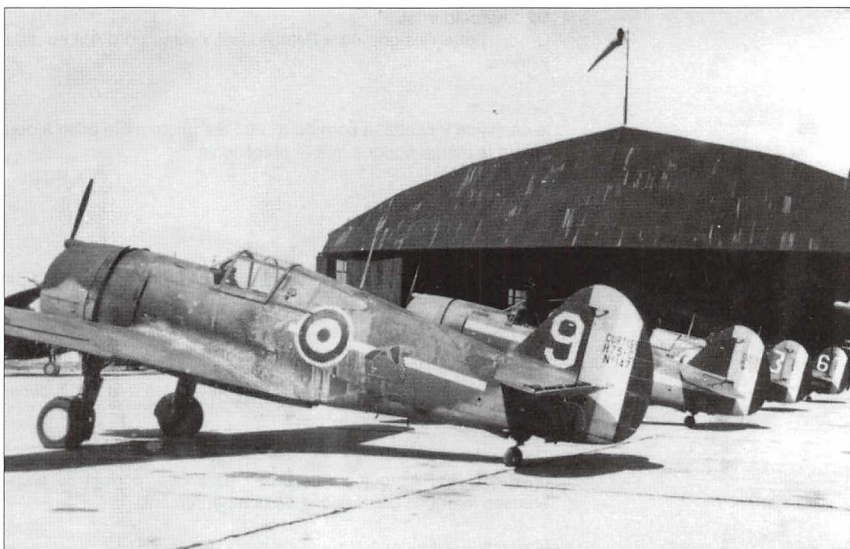
Avec ces appareils, le groupe (devenu GC I/5 *Champagne*), participe à partir du 4 septembre 1943 aux fastidieuses patrouilles maritimes dans le cadre du *Bône Coastal Command*. C'est cependant l'occasion pour l'adjudant Vuillemain et le lieutenant Giraud d'abattre un Ju 88 au nord d'Oran, le 13 septembre.

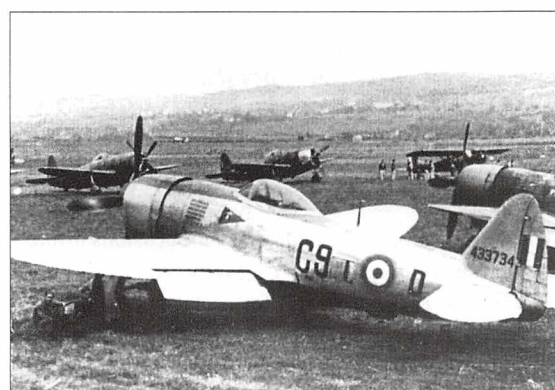
Pour calquer l'organisation des groupes français sur celle des groupes américains, une éphémère 3^{ème} escadrille est formée entre avril et juillet 1943. Le 9 janvier 1944, le capitaine Marin La Meslée prend le commandement du groupe.

Le I/5 remporte trois autres victoires en mars et avril 1944 (cf Aéro-Journal n° 18, page 60).

Le 30 septembre 1944, il traverse la Méditerranée et vient se poser à Salon-de-Provence. Transféré au Vallon, près d'Istres, le 11 octobre, il touche ses premiers P-47D quatre jours plus tard.

Il est aussitôt engagé en Italie du Nord dans l'appui des troupes terrestres. Le 4 décembre, le I/5 rejoint Ambérieu pour être affecté à la 4^{ème} escadre (1st





Colonne de gauche

En haut :

le Curtiss H-75A n° 272, du sous-lieutenant Camille Plubeau à Rabat, fin 1941. Nous avons identifié par erreur cet appareil comme étant le n° 267 dans l'historique du GC II/4 paru dans le n° 16 d'Aéro-Journal.

On distingue l'insigne du « Petit Poucet » dans un ovale sous la verrière.

Ci-dessus :

le capitaine Vinçotte, à bord du n° 203. La photo a été prise à peu près à la même époque que la précédente.

Colonne de droite

En haut :

un P-39Q-25-BE de la 1^{ère} escadrille en vol au-dessus du Sud de la France à l'automne 1944.

Au milieu :

un P-47D-30-RE camouflé de la 1^{ère} escadrille, portant le code « C9 » appliqué lors de l'affectation du GC I/5 à la 1st Tactical Air Force.

En bas :

un P-47D-30-RA, toujours de la 1^{ère} escadrille, portant de nombreuses marques de missions de bombardement.

(Collection J. Mutin)

Tactical Air Force). Il participe aux opérations de nettoyage de la poche de Colmar, rendues difficiles et dangereuses par la présence et l'efficacité de nombreuses pièces de *flak*. C'est cours de l'une de ces sorties que Edmond Marin La Meslée est abattu et tué. Le 4 février 1945, il décolle à la tête d'une patrouille triple, protégée par une patrouille double commandée par le capitaine Rouquette. La mission est de bombarder un village allemand en représailles. En vol, la mission est changée et la patrouille doit attaquer un pont de bateaux sur le Rhin, près de Neuf-Brisach. Peu après le bombardement, le commandant Marin La Meslée aperçoit une colonne de camions sur une route et se dirige vers elle pour la mitrailler. Il effectue une première passe et décide d'en faire une seconde. Il est alors cueilli de plein fouet par un obus de 40 mm qui explose derrière la plaque de blindage du siège. Le sergent-chef Uhry est également abattu.

Ce n'est que cinq jours plus tard, après la libération de l'Alsace, que les restes d'Edmond Marin La Meslée sont retrouvés près du village de Rustenhart.

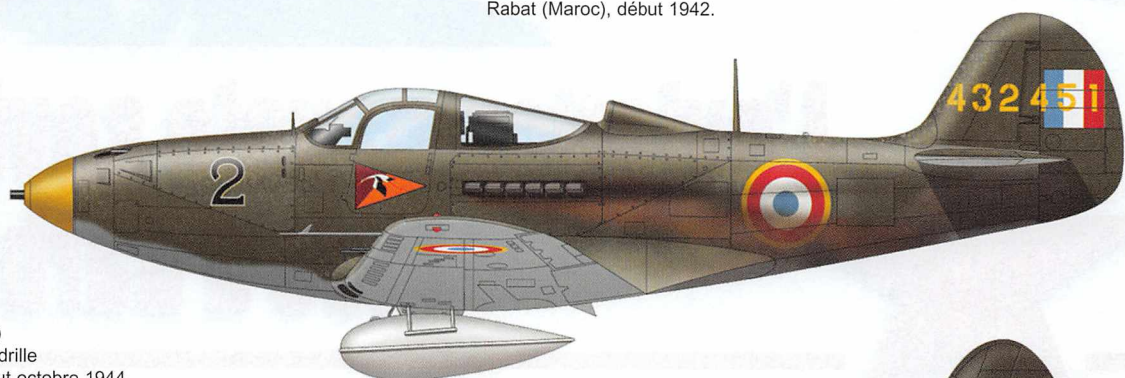
© P-A. Tilley - 2001



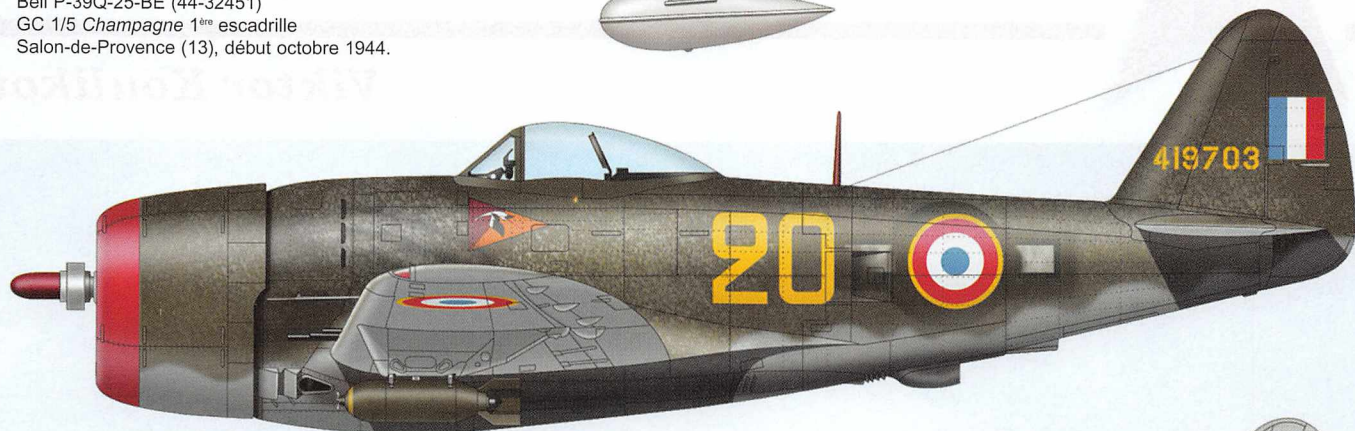
Curtiss H-75A n° 279
GC I/5 2^{ème} escadrille
Rabat (Maroc), fin 1940.



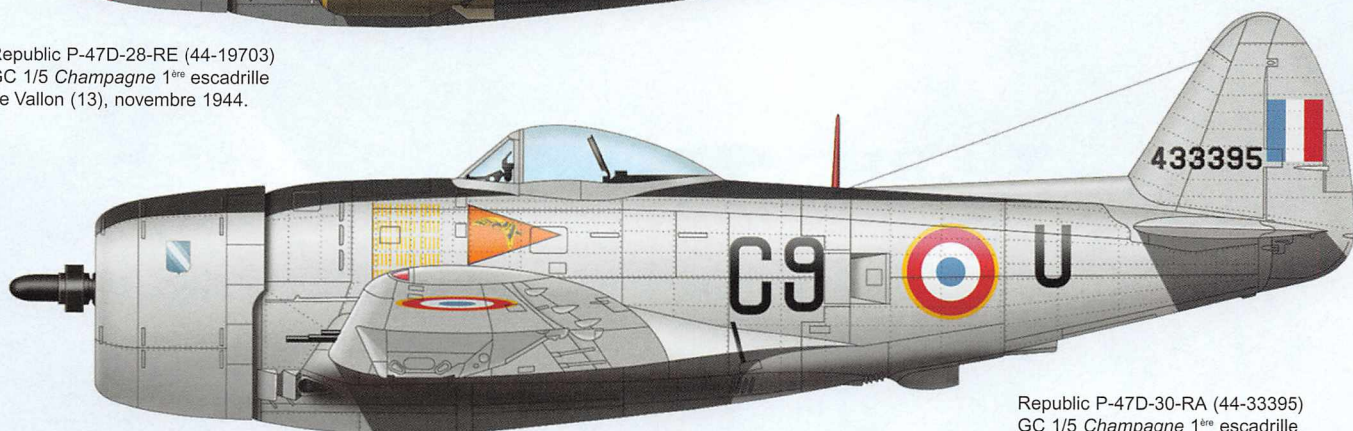
Curtiss H-75A n° 221
GC I/5 1^{ère} escadrille
Rabat (Maroc), début 1942.



Bell P-39Q-25-BE (44-32451)
GC 1/5 Champagne 1^{ère} escadrille
Salon-de-Provence (13), début octobre 1944.



Republic P-47D-28-RE (44-19703)
GC 1/5 Champagne 1^{ère} escadrille
Le Vallon (13), novembre 1944.

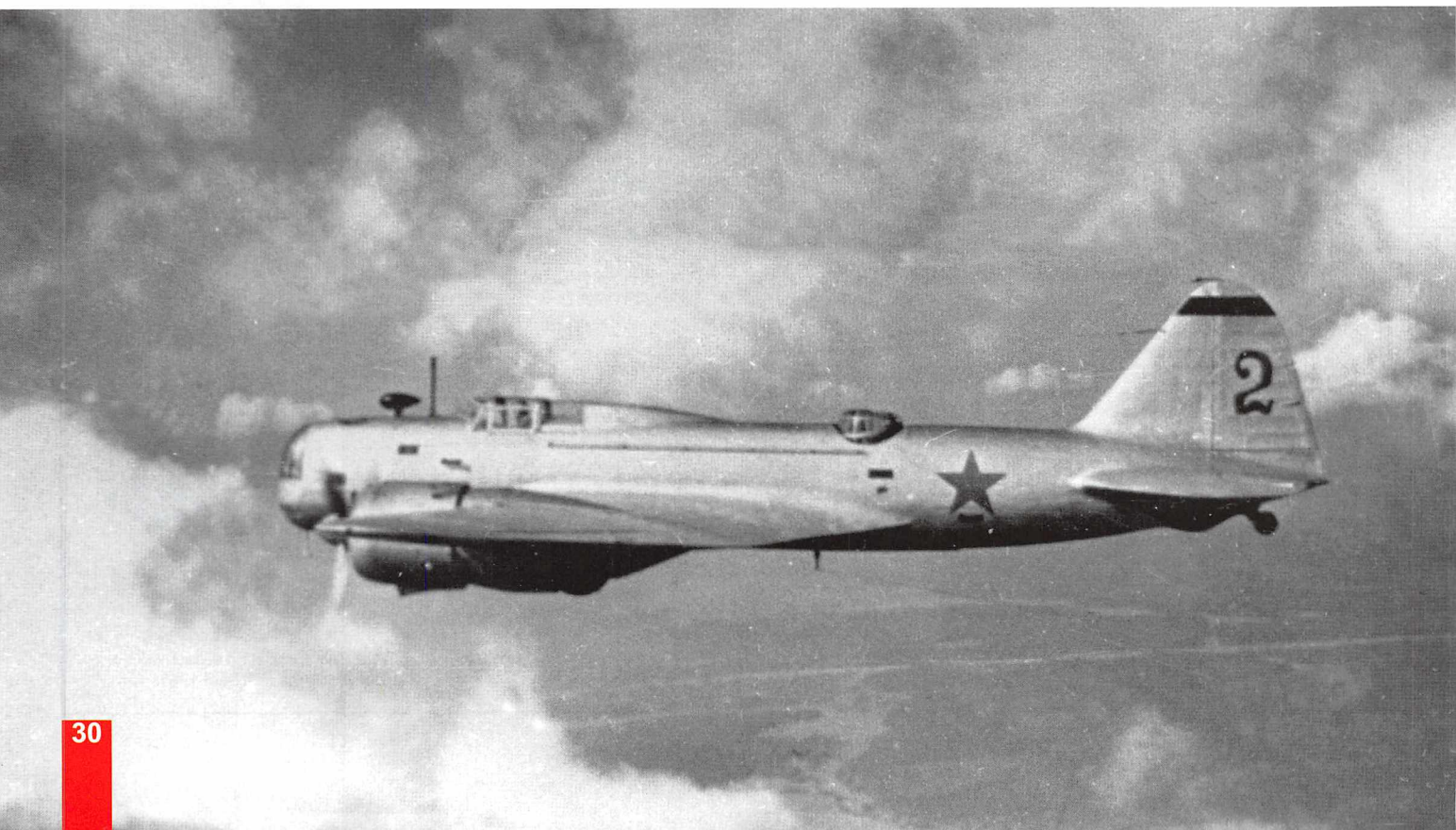


Republic P-47D-30-RA (44-33395)
GC 1/5 Champagne 1^{ère} escadrille
Luxeuil-les-Bains (70), mai 1945.



L'aviation navale soviétique face à Barbarossa

Viktor Koulikov





L'aviation navale soviétique fut formée à partir de l'aviation navale Impériale, après la Révolution de 1917. Elle était intégrée aux VVS (forces aériennes), dont elle épousait l'organisation et les structures et était subordonnée au haut commandement. Dans les années trente sont formées les Flottes de la Baltique, du Nord, de la mer Noire et du Pacifique. En 1935, l'aviation navale passa sous la coupe des VVS-RKKA (forces aériennes de l'Armée rouge des Travailleurs et des Paysans). Quand le commissariat du Peuple à la Marine fut formé le 1^{er} janvier 1938, l'aviation navale devint le fer de lance de la marine soviétique. D'abord appelée VVS VMF (forces aériennes navales), l'aviation navale fut rebaptisée plus simplement VMF (aéronavale). En juin 1941, elle constituait une force aérienne bien entraînée et solidement encadrée.

LA FLOTTE DU NORD

Dans les premières phases de la guerre, la situation fut plutôt favorable à l'aviation soviétique sur le front Nord. Si la Luftwaffe avait écrasé l'aviation soviétique sur les frontières occidentales, dans les régions du Grand Nord, l'aviation allemande ne se manifesta que de manière sporadique au cours de la première semaine des combats. Seules quelques petites formations de bombardiers apparurent au-dessus de la péninsule de Kola. Cette discrétion s'explique par la faible dotation de la *Luftflotte 5* qui, à cette époque, se composait des unités suivantes :

- 13./JG 77 10 Bf 109E
- 2./ZG 76 5 Bf 110D
- IV./LG 36 Ju 87D
- 6./KG 30 10 Ju 88A-5
- 1.(F)/120 3 Ju 88D-2

En juillet 1941, le groupe aérien en support de l'armée allemande fut renforcé par une escadrille de chasse, la 14./JG 77 (10 Bf 109E) et deux de bombardement, les 3. et 5./KG 30 (Ju 88A-5 et A-6). Les unités de la Luftwaffe étaient basées sur les différents terrains satellites de Kirkenes, très éloignés du front. Pour cette raison, les chasseurs ne pouvaient pas rester au-dessus des lignes soviétiques plus de 15 minutes.

L'aviation soviétique possédait donc une supériorité numérique écrasante. Fin juin, les Soviétiques alignaient 281 appareils, répartis entre la Flotte du Nord :

- 72^{ème} SAP 16 I-16
17 I-153
28 I-15bis
11 SB-2
- 118^{ème} RAP 37 MBR-2
7 GST (PBY sous licence)
- 49^{ème} OAE
- 24^{ème} escadrille de liaison
et la 14^{ème} Armée :
- 137^{ème} BAP 56 SB-2
- 145^{ème} IAP 56 I-16
- 147^{ème} IAP 34 I-153
19 I-15bis.

Ayant reçu 15 LaGG-3 et 30 MiG-3 en juillet, la chasse soviétique dans le Grand Nord possédait aussi une certaine supériorité qualitative.

L'offensive allemande dans le Grand Nord commença le 28 juin. La 20^{ème} Armée du *Generaloberst* Dietl et quinze divisions finlandaises pénétrèrent en profondeur dans les lignes soviétiques. Elles furent activement appuyées par la Luftwaffe. En raison d'un dysfonctionnement du système de communication, le commandement soviétique ne parvint pas à regrouper ses forces et l'avantage numérique fut perdu. Dans ces conditions, il devenait difficile de protéger Mourmansk et de couvrir les troupes terrestres. Les avions allemands, qui arrivaient sans être détectés à temps par les postes de guet, agissaient en toute impunité, obligeant les pilotes de chasse soviétiques à patrouiller sans relâche de l'aube à la tombée de la nuit.

Les pilotes du 72^{ème} IAP remportèrent quelques succès. Son chef, le capitaine Boris Safonov, fut impliqué dans 130 combats aériens et obtint 11 victoires entre fin juin et début septembre 1941. Il fut élevé au rang de Héros de l'Union Soviétique le 16 septembre (il fut tué en combat le 30 mai 1942 et reçut une seconde médaille d'Or le 14 juin à titre posthume).

La première offensive allemande s'acheva sur un échec et la seconde, qui débuta le 7 septembre, ne fut guère plus couronnée de succès. La ligne de front se stabilisa et les opérations aériennes se déplacèrent au-dessus de Mourmansk et du golfe de Finlande. Couvrant les convois alliés qui ralliaient Mourmansk, l'aviation soviétique infligea également de sévères pertes à la flotte ennemie jusque dans les ports norvégiens.

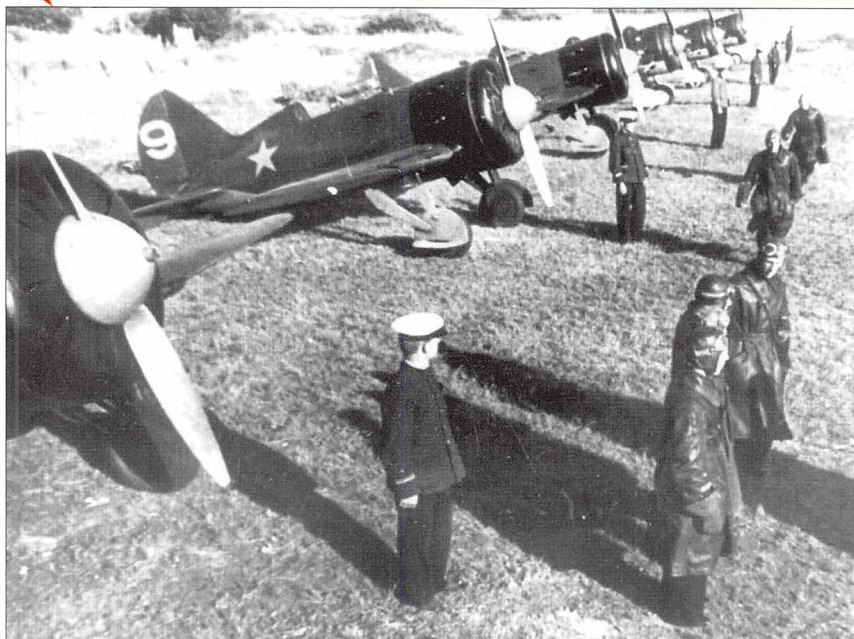
Page opposée :

En haut :
le I-16 du sergent V.P. Segalaev du 71^{ème} IAP de la Flotte de la Baltique à la butte de réglage des armes.

En bas :
un DB-3 du 1^{er} régiment de torpillage de la Flotte de la Baltique en juillet 1941.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)



Un I-16 du 72^{ème} SAP de l'aviation navale de la Flotte du Nord, dans la région de Mourmansk, automne 1941. L'appareil porte l'inscription patriotique « За СССР! » (Pour l'URSS !)



Des Polikarpov I-16 de l'aviation navale de la Flotte de la Baltique à l'été 1939.

LA FLOTTE DE LA BALTIQUE

Le 22 juin 1941, la Flotte de la Baltique alignait 707 appareils de différents types, répartis entre les 1^{er} MTAP, 57^{ème} BAP, 61^{ème} IAD (5^{ème} et 13^{ème} IAP), 10^{ème} SAD (73^{ème} BAP et 71^{ème} IAP) et 15^{ème} OMRAP. Les hydravions (MRB-2, GST, Che-2...) appartenait à six escadrilles autonomes (15^{ème}, 41^{ème}, 43^{ème}, 58^{ème}, 71^{ème} et 81^{ème} OAE). L'aéronavale disposait également des 1^{er} et 2^{ème} régiments de réserve et d'entraînement.

Lorsque les Allemands passèrent à l'offensive, l'aviation de la Baltique fut engagée contre les chars et les colonnes motorisées ennemies. Le 22 juin, les premiers succès contre des blindés allemands furent remportés par les hydravions MRB-2 des 41^{ème} et 43^{ème} escadrilles autonomes basées dans la région de Libau et de Riga. La plupart du temps, les MRB-2 furent utilisés pour escorter des convois maritimes afin de les protéger des attaques des navires de surface et des sous-marins allemands. Le 24 juin, les 1^{er} MTAP (36 DB-3F) et 57^{ème} BAP (34 SB-2) effectuèrent une mission de bombardement en profondeur dans les lignes allemandes, contre le port de Klaipėda; tous les avions rentrèrent sans encombre.

Sur la péninsule de Khanko, la garnison soviétique était protégée par des I-16 et des I-153 de la 13^{ème} IAP. Parmi les pilotes engagés se dégagèrent les deux premiers as soviétiques, Petr Brin'ko et Alexis Antonenko, qui furent les deux premiers aviateurs de la Flotte de la Baltique à devenir Héros de l'Union Soviétique (tous les deux le 14 juillet 1941). En deux mois et demi, le lieutenant Brin'ko revendiqua un ballon et 15 avions (dont deux en les percutant en vol); le 14 septembre, il fut blessé par un éclat de *flak*, perdit le contrôle de son appareil et s'encastra dans une ligne à haute tension. En 34 jours, le capitaine Antonenko abattit 11 avions allemands, mais fut descendu à son tour le 25 juillet. Les chasseurs qui protégeaient les troupes de la péninsule de Khanko revendiquèrent 57 avions allemands et finlandais.

La percée fulgurante du *Panzer-Gruppe 4* dans les états baltes, qui saisit les ponts stratégiques de Daugavpils et de Yakabpils avant de foncer sur Pskov et Tallinn, perturba fortement l'organisation du Front Nord-

Ouest. Tous les bombardiers furent engagés pour colmater les brèches. Trente deux DB-3 et DB-3F du 1^{er} MTAP et 57^{ème} BAP et quatorze SB-2 du 73^{ème} BAP de l'aviation navale de la Flotte de la Baltique prirent part à ce raid. Les appareils décollèrent par formations de six à dix et furent envoyés sur leurs objectifs sans prévisions météo ni escorte de chasse. Les Allemands détectèrent les bombardiers soviétiques et entreprirent leur destruction systématique. Un coup au but fut noté sur une barge franchissant la rivière Daugava, mais les Soviétiques le payèrent chèrement. Pas moins de 31 avions tombèrent sous les coups de la chasse et de la *flak* allemandes et la plupart des survivants furent sérieusement endommagés. Les 57^{ème} et 73^{ème} régiments, qui avaient perdu tout leur potentiel offensif, furent repliés à l'arrière du front.

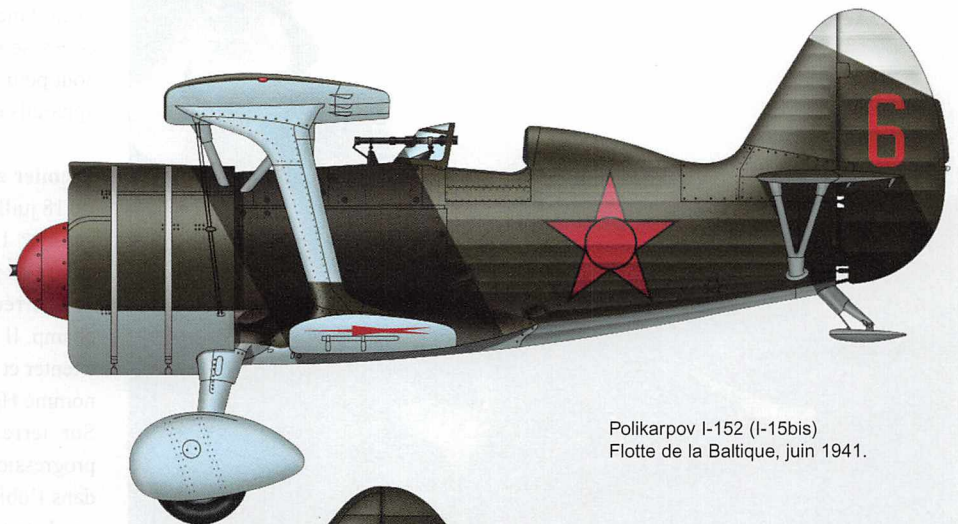
Il n'y avait plus d'autre choix que d'employer des hydravions MBR-2 au-dessus de la terre ferme pour tenter d'endiguer la percée allemande. À partir du 30 juillet, les MBR-2 furent utilisés comme bombardiers de nuit. Les équipages décollaient avec 600 kg de bombes (au détriment du carburant) et effectuaient trois à quatre sorties par nuit.

Raids sur Berlin

Avec la pénétration profonde de la Wehrmacht en territoire russe, les villes de Leningrad et de Moscou devinrent désormais à la portée de la Luftwaffe. Le premier raid sur Moscou fut déclenché le 22 juillet, avec la participation de 250 avions. Le raid dura cinq heures. Le haut commandement soviétique affirma que douze avions avaient été abattus par la chasse et dix par la DCA. Les raids allemands furent ensuite organisés de manière régulière. Entre le 22 juillet et le 15 août, 18 furent dénombrés, généralement exécutés par des formations allant de 80 à 120 appareils. Le haut commandement de l'Armée rouge décida de répliquer en attaquant Berlin. Le 1^{er} régiment de torpillage (colonel E.N. Preobrazhensky) fut affecté à cette mission. La nuit du 8 août, 15 DB-3 réalisèrent le premier raid aérien sur Berlin en partant du terrain de Kagul, sur l'île de Sarema (en mer Baltique). Ils durent franchir 900 km à une altitude de 7 000 m pour atteindre leur objectif. À cause du mauvais temps, seuls 5 appareils y parvinrent, les autres bombardant des objectifs d'opportunité, comme les villes de Stettin, Dantzig et Königsberg. Le groupe de Preobrazhensky perdit un seul appareil, qui s'écrasa au retour sur une piste auxiliaire non éclairée.

Les raids sur Berlin furent répétés les jours suivants, les appareils larguant des bombes incendiaires ZAB-100. Chaque avion ne pouvait emporter que 500 kg de bombes, car les cellules et les moteurs étaient sérieusement fatigués. Le 16 août, Preobrazhensky reçut l'ordre personnel de Joseph Staline d'utiliser des bombes à haut pouvoir de démolition de 500 et 1 000 kg (FAB-500 et FAB-1000). Le commissaire du Peuple à la marine soviétique, N.G. Kouznetsov, tenta de convaincre Staline que c'était impossible en raison de l'état des avions, mais ce dernier ne voulut rien savoir.

Vladimir Kokkinaki, chef pilote du constructeur S.V. Ilyouchine, fut détaché à Kagul pour étudier la possibilité de décoller avec un panier externe suspendu. Il décida de



Polikarpov I-152 (I-15bis)
Flotte de la Baltique, juin 1941.



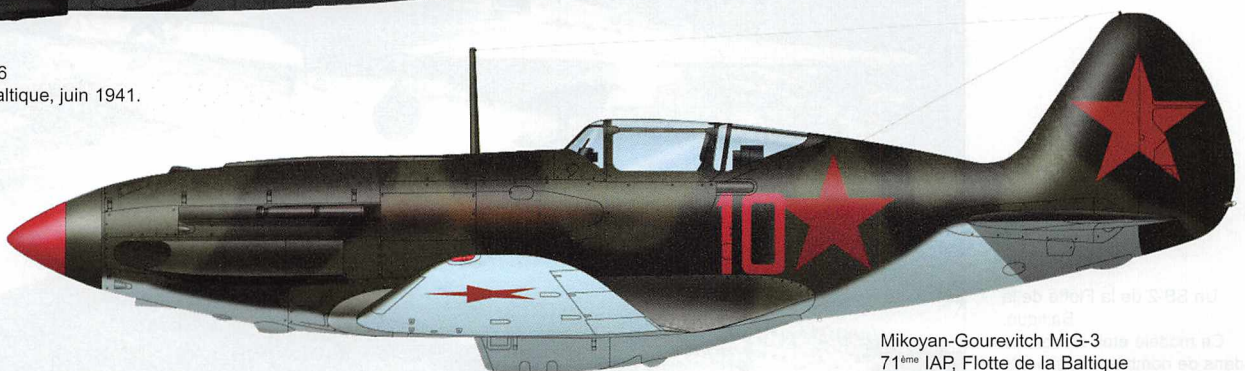
Inscription du côté gauche :
За Сталина! (Pour Staline : !)

Inscription du côté droit :
Смерть Фашистам! (Mort au Fascisme !)

Polikarpov I-16
72^{ème} SAP, Flotte du Nord
Mourmansk, automne 1941.



Polikarpov I-16
Flotte de la Baltique, juin 1941.



Mikoyan-Gourevitch MiG-3
71^{ème} IAP, Flotte de la Baltique
Août 1941.



À gauche, le capitaine P. A. Brin'ko en pleine discussion avec ses collègues de bureau. Ce pilote du 13^{ème} IAP (Flotte de la Baltique) était titulaire de 15 victoires quand il fut abattu et tué le 14 septembre 1941.

procéder à un essai avant une mission. Une bombe FAB-1000 fut suspendue sous l'appareil de V.A. Grechishnikov et deux bombes FAB-500 sous celui de Pavlov. Celui-ci ne parvint pas à s'arracher de la piste, défonça une barrière, percuta un obstacle et explosa. Grechishnikov eut toutes les peines du monde à prendre suffisamment de hauteur pour passer la barrière. Le navigateur eut la présence d'esprit de larguer la bombe, qui n'explosa pas, mais le DB-3 retomba dans un marais de l'autre côté du terrain et prit feu. Après cette expérience malheureuse, le commandement admit qu'il n'était pas possible de faire décoller les DB-3 aussi lourdement chargés avec de tels moteurs.

Les raids sur Berlin furent poursuivis avec une charge offensive plus faible, mais les pertes commencèrent à s'accumuler. L'île de Sarema était quasiment encerclée par la Wehrmacht, mais les équipages continuaient leur travail. Le dernier raid du groupe de Preobrazhensky fut effectué dans la nuit du 3 septembre. En tout, 33 sorties avaient été réalisées, au cours desquelles 311 bombes pour un total de 36 tonnes avaient été lancées sur Berlin;

de son côté, le groupe du commandant Shchelkounov avait lancé 21,5 tonnes supplémentaires. Ce groupe composé de 15 DB-3F (Il-4) était arrivé à Sarema le 16 août pour prêter main forte à Preobrazhensky. Sur les 30 appareils engagés par les deux groupes, 9 furent détruits.

Premier abordage volontaire

Le 18 juillet, le lieutenant V.A. Mikhalyov, pilote de I-153 au 71^{ème} IAP, tentant de s'opposer à un raid allemand contre un pont de la Narva, percuta volontairement un He 111 et réussit à poser son avion endommagé dans un champ. Il fut le premier pilote de la Flotte de la Baltique à tenter et réussir un abordage volontaire. À ce titre, il fut nommé Héros de l'Union Soviétique le 13 août.

Sur terre, les troupes allemandes maintenaient leur progression et le haut commandement soviétique se vit dans l'obligation d'engager son aviation navale dans les combats terrestres. Le 16 août, six DB-3F du 1^{er} MTAP lancèrent leurs bombes à 3 000 mètres d'altitude sur la gare de Kirshin. Ils furent interceptés par des Bf 109 et furent tous abattus, seul l'équipage du chef de dispositif, I.I. Borzov, réussissant à sauter en parachute.

De nombreux avions soviétiques furent également piégés au sol. Ce même 16 août, 17 appareils furent détruits lors d'une attaque allemande contre le terrain de Nizino occupé par le 5^{ème} IAP.

En raison des lourdes pertes subies par les forces aériennes de l'Armée rouge au cours de l'été 1941, l'aviation de la Flotte de la Baltique fut utilisée pour des tâches normalement dévolues à une aviation terrestre, comme l'appui tactique ou l'escorte de bombardiers. Elle fut employée de manière intensive, les équipages réalisant une moyenne de 6 à 7 missions par jour !

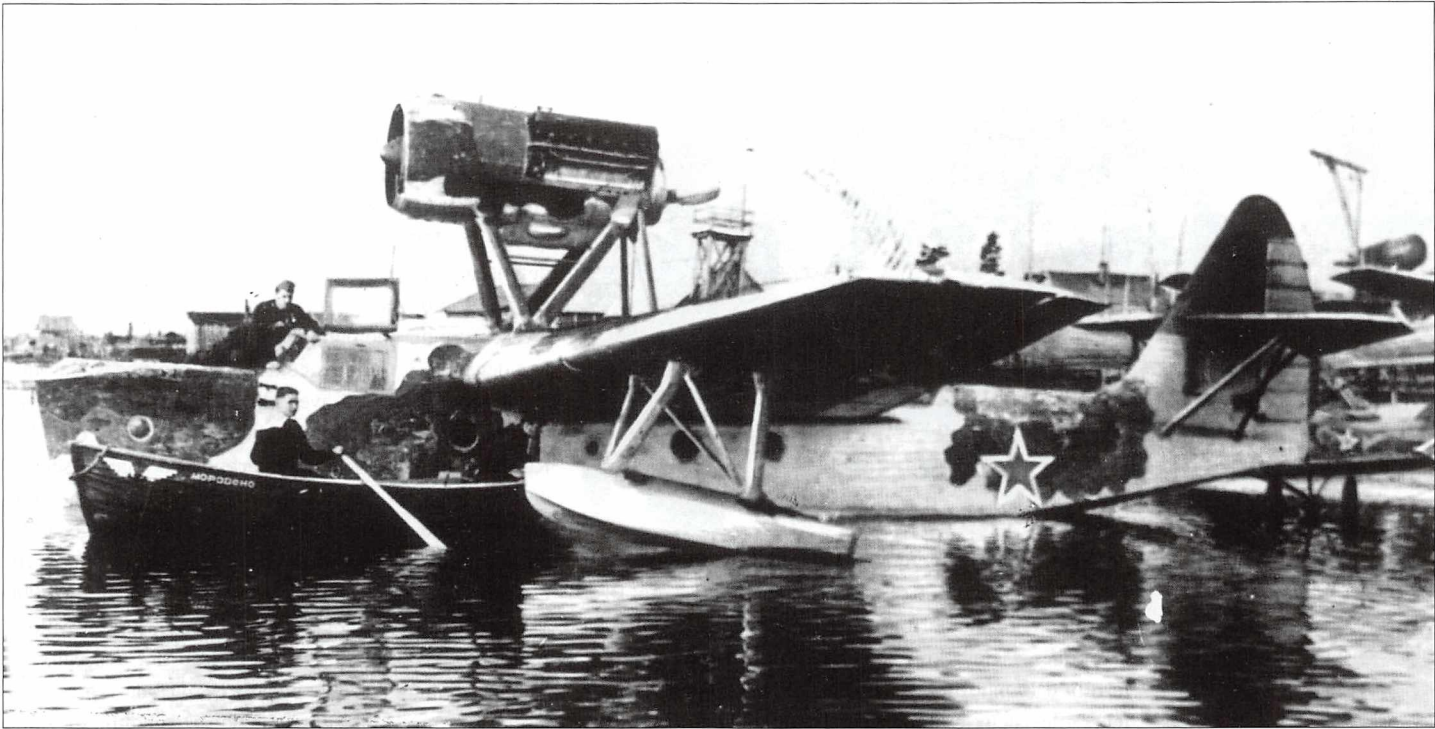
LA FLOTTE DE LA MER NOIRE

Le 22 juin 1941, les forces aériennes de la Flotte de la mer Noire (VVS ChF) se composaient des divisions suivantes :

- 62^{ème} BAD : 7^{ème}, 8^{ème} et 32^{ème} IAP et 119^{ème} MRAP
- 63^{ème} BAD : 2^{ème} MTAP, 40^{ème} et 63^{ème} SBAP



Un SB-2 de la Flotte de la Baltique. Ce modèle était en service dans de nombreux régiments de bombardement au moment de l'invasion allemande.



Un hydravion MRB-2 de l'aviation navale de la Flotte de la Baltique en août 1941.

– 10 escadrilles de chasse autonomes (OAE).

L'organisation des VVS ChF, placées sous les ordres du général A.V. Rousakov, était apparemment bonne. À 01h03 le matin du 22 juin, arriva l'ordre du commissaire du Peuple à la Marine Kouznetsov de placer toutes les forces en état d'alerte pour 3 heures. Déjà, des avions hostiles se dirigeaient vers Sébastopol. Ils furent tirés par la DCA terrestre et navale. Le premier raid des Heinkel He 111 fut perturbé, mais tous les appareils regagnèrent leur base de Zilistrea (Roumanie).

Les chasseurs des VVS ChF s'opposèrent avec succès aux attaques des bombardiers roumains. Dans l'après-midi du 22 juin, les I-15bis de la 96^{ème} OAE abattirent cinq Blenheim roumains sans perte. Ayant repoussé tous les raids des forces de l'Axe lors de ce premier jour de guerre, dans la soirée les Soviétiques se préparèrent à riposter contre la principale base navale roumaine à Constantza.

Ce port était protégé par un imposant dispositif aérien composé des Bf 109F du III./JG 52, des Hurricane de la 53^{ème} escadrille roumaine et de nombreuses batteries anti-aériennes. Pour les missions contre Constantza, les VVS ChF utilisèrent deux régiments de la 63^{ème} division, les 2^{ème} MTAP (DB-3F) et 40^{ème} SBAP (SB-2), ainsi qu'une escadrille de Pe-2. La première mission comprenant 49 DB-3F et 24 SB-2 fut exécutée dès le 23 juin. Malgré le lancement de 53,5 tonnes de bombes, les dégâts infligés furent mineurs. Par contre, 16 avions furent abattus par la chasse et la DCA. Le lendemain, un nouveau raid connu plus de succès; sur le terrain de Mamaia, trois Bf 109 furent détruits, un pilote allemand tué et deux autres blessés, mais 10 appareils soviétiques ne rentrèrent pas.

La chasse fut fortement sollicitée dès le premier jour. Le 22 juin, des pilotes de la 96^{ème} OAE interceptèrent neuf bombardiers allemands qui se dirigeaient sur Izmail et en abattirent cinq. Le 27 juin, le capitaine E.M. Ryzhov, commandant d'un groupe du 32^{ème} IAP, précipita son MiG-3 sur un He 111 au-dessus de Sébastopol. Les deux

avions entremêlés tombèrent dans la mer et Ryzhov fut récupéré par un patrouilleur. Il fut le premier pilote à exécuter un abordage volontaire au sein de l'aviation de la Flotte de la mer Noire. En juillet 1942, Ryzhov avait abattu 11 avions ennemis en 45 combats; il fut nommé Héros de l'Union Soviétique le 23 octobre.

Le 9 août, 14 chasseurs du 9^{ème} IAP interceptèrent un groupe de Ju 88 escorté par des Bf 109. Les Soviétiques revendiquèrent trois bombardiers et trois chasseurs pour la perte de trois des leurs.

Dans la nuit du 29 au 30 août, le lieutenant-colonel K.D. Denisov, commandant le 7^{ème} IAP de la 62^{ème} division, profita du clair de lune pour descendre un Ju 88, dont l'épave fut retrouvée sur une plage au petit matin. La nuit suivante, à bord de son I-16, il abattit un He 111. En octobre 1942, après obtenu sept victoires individuelles et six en collaboration, Denisov fut élevé au rang de Héros de l'Union Soviétique.

À partir du début août, une importante fraction des VVS ChF fut impliquée dans la défense d'Odessa. Il s'y trouvait alors 24 I-16 du 8^{ème} IAP, 7 Yak-1 du 32^{ème} IAP, 4 I-15bis de la 94^{ème} OAE, 6 Il-2 d'une escadrille d'assaut ainsi que les hydravions MRB-2, GST/Catalina et MTB-2 des 7^{ème}, 70^{ème}, 80^{ème} et 82^{ème} OAE.

Les avions composites

Les forces aériennes de la Flotte de la mer Noire furent les premières à mettre en œuvre le système des avions composites, ou *Zveno*,

Le commandant M.N. Plotkin, du 1^{er} MRAP, sera promu au rang de Héros de l'Union Soviétique après avoir conduit le premier raid aérien sur Berlin en août 1941.





L'ingénieur de 2^{ème} classe A. I. Zhukov fait son rapport à sa hiérarchie avant le départ des DB-3F du 1^{er} MTAP pour leur mission de bombardement du 24 juin 1941.

proposé par l'ingénieur V.S. Vakhmistrov. Le 26 juillet (1^{er} août, selon d'autres sources), deux TB-3 du 18^{ème} détachement d'aviation de transport, pilotés par les capitaines S. Gavrilov et N. Ognev, décollèrent depuis le terrain d'Evpatoria avec chacun deux I-16 pendus sous leurs ailes, ceux-ci pilotés par Tchoubikov et Filimonov, et par Litvintchouk et Samartsev du 32^{ème} IAP. Les monomoteurs étaient du type I-16SPB, bombardier en piqué à grande vitesse, dérivé de la version de chasse. Chacun portait une bombe FAB-250 et un réservoir ventral de 95 livres, offrant une autonomie supplémentaire de 35 minutes.

Les chasseurs-bombardiers furent libérés par l'*aviatka* (avion-mère) à 4 000 mètres d'altitude, à une distance de 35 km de la côte roumaine, et mirent le cap sur Constantza. Les artilleurs antiaériens ne prêtèrent aucune attention à ces quatre petits avions qui purent ainsi orbiter en toute tranquillité au-dessus de la ville. Deux Bf 109, qui se trouvaient en patrouille, ne jugèrent pas utile de s'approcher des appareils soviétiques. Comme l'avait imaginé Vakhmistrov, l'ennemi ne s'attendait pas à trouver des chasseurs soviétiques à plus de 350 km de leur base la plus proche. Ceux-ci cherchaient les dépôts de carburant, soigneusement camouflés sous des filets. Quand il les eut trouvés, Tchoubikov plongea en piqué depuis 2 000 mètres, bientôt suivi par ses trois équipiers. Ils larguèrent leur bombe à 800 mètres et entamèrent leur ressource. De puissantes explosions réveillèrent les artilleurs roumains qui ouvrirent le feu avec vigueur, mais trop tardivement. Les énormes nuages de fumée noire qui s'élevaient au-dessus de Constantza furent repérés par l'équipade de A. Komarov, qui, à bord d'un MBR-2, se trouvait en mission de reconnaissance au-dessus de la mer Noire.

Sur le chemin du retour, les I-16SPB furent interceptés par deux Bf 109, qui s'en prirent à Litvintchouk, légèrement en arrière. Une passe frontale effectuée par Tchoubikov obligea les pilotes allemands à rompre. Après un long vol au-dessus de l'eau, trois appareils se posèrent près d'Odessa avec des réservoirs quasiment vides. Samartsev tomba en panne à cinq kilomètres de l'aérodrome et dut se poser sur le ventre; l'appareil se retourna et fut détruit. Ainsi s'acheva cette mission historique.

Le 10 août, les deux mêmes TB-3 reçurent la mission de lancer quatre nouveaux I-16SPB chargés de détruire le pont de Cernavoda, long de 1 662 mètres, qui fait franchir le Danube à une voie ferrée et à l'oléoduc reliant Ploesti à Constantza. Pour fixer les idées, l'objectif se trouve à 50 km de Constantza, à l'intérieur des terres.

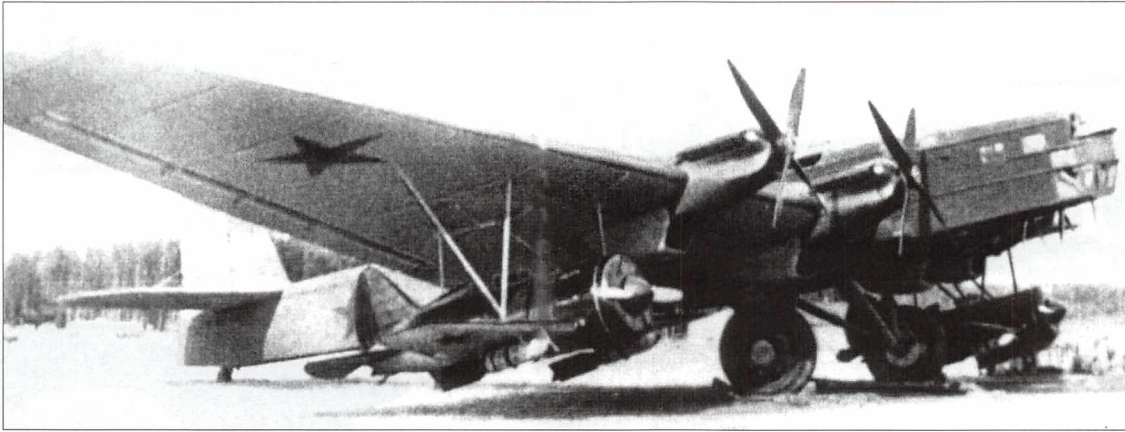
Une première attaque eut lieu la nuit précédente, impliquant des DB-3 du 2^{ème} MTAP, dont l'action mit les défenseurs sur les dents. Les *Zveno-SPB* devaient attaquer à l'aube et six Pe-2 du 40^{ème} BAP avaient été pressentis pour photographier les résultats.

Les deux TB-3, toujours confiés aux capitaines Gavrilov et Ognev, décollèrent avec chacun deux I-16SPB, avec encore Tchoubikov, Litvintchouk, Filimonov et I. Yu. Kasparov, ce dernier en remplacement de Samartsev. Le désaccouplement eut lieu à 15 km de la côte roumaine face à l'embouchure du Danube, à Sfintu Gheorge, à 100 km au nord de Constantza et environ 150 de l'objectif. L'escadrille de Tchoubikov descendit lentement de 4 000 à 2 000 mètres et survola tranquillement le port de Sulina. À 05h30, les pilotes aperçurent le reflet des eaux du Danube et un morceau du pont de Cernavoda. Après avoir largué son réservoir supplémentaire, Tchoubikov salua ses compagnons des ailes et piqua. À 600 mètres, il lança sa bombe et redressa. L'attaque fut couronnée de succès, un coup au but sectionna l'oléoduc. Ce fait fut confirmé par les équipages des Pe-2. L'amiral N.G. Kuznetsov put avertir Staline l'après-midi même de la réussite de l'opération.

Le raid fut répété dans la nuit du 13 août. Cette fois, ce furent trois TB-3 qui décollèrent d'Evpatoria. À 05h40, à une hauteur de 1 800 mètres, ils larguèrent leurs I-16SPB qui piquèrent sur le pont jusqu'à 300 mètres d'altitude. Dix bombes touchèrent le pont, les deux autres finissant leur course à moins de 50 mètres à côté. Des flammes et une épaisse fumée noire suffirent à prouver qu'ils avaient fait mouche. À 9 heures, les six I-16SPB se posèrent à Evpatoria. Les pilotes soviétiques avaient été accueillis par un intense tir de DCA pendant de la désaccouplement et l'attaque, mais par trop imprécis. Les photos aériennes montrèrent que le pont avait été coupé et que 650 mètres d'oléoduc avaient été détruits. Les six courageux pilotes (Tchoubikov, Kasparov, Filimonov, Danilin, Skrypnik et Kouzmenko) furent proposés pour une décoration.

Le 17 août se déroula une nouvelle tentative d'utilisation du système *Zveno-SPB* pour attaquer un dock flottant dans le port de Constantza. Deux TB-3 lancèrent quatre I-16SPB. Aucun coup au but ne fut noté, cependant les pilotes virent le dock flottant, sans doute endommagé, se remplir d'eau et couler. Les Soviétiques furent interceptés par des Bf 109 et seuls deux rentrèrent à Odessa. Serafim Kouzmenko et Dimitri Skrypnik furent portés disparus.

Le haut commandement décida de mettre un terme aux raids de *Zveno-SPB*. La vive réaction des défenseurs, les besoins pressants du front terrestre et l'impossibilité de bloquer le port de Constantza par des attaques aériennes militèrent en faveur d'un arrêt de ce type de mission. En même temps, un nouveau problème avait surgi : le 18 août, les troupes allemandes avaient fait irruption sur l'autre rive du Dniepr, capturant l'un des deux ponts, le



Un TB-3 avec deux I-16SPB suspendus sous ses ailes. Les chasseurs-bombardiers sont ici armés de deux bombes FAB-250.

plus petit, menant à l'île de Khortitsa et menaçant directement Zaporozhye. Des sapeurs avaient réussi à faire sauter le grand pont, mais il appartenait maintenant à l'aviation de détruire le petit. Toutefois, les Allemands s'empressèrent de masser une importante *flak* aux abords du pont et de faire patrouiller des chasseurs dans le secteur. Après avoir perdu deux équipages et plusieurs bombardiers, les VVS du Front Sud demandèrent l'aide des forces aériennes de la Flotte de la mer Noire.

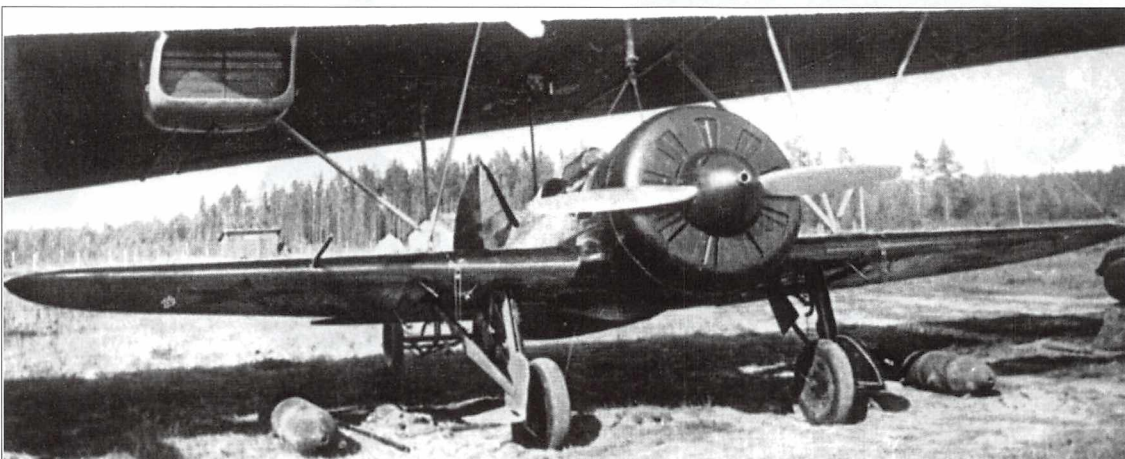
Le 20 août, deux TB-3 décollèrent d'Evpatoria, se dirigèrent vers l'est au-dessus de la Crimée et de la mer d'Azov et, après avoir mis le cap au nord, s'approchèrent de Zaporozhye. Les deux « *aviamatka* » furent escortés par 24 chasseurs I-16 à partir de Melitopol. Heureusement, car en approchant de l'objectif, la formation soviétique fut assaillie par des Bf 109. Plusieurs I-16 ne s'impliquèrent pas dans les combats aériens et maintinrent une protection rapprochée des TB-3. Tchoubikov, Litvintchouk, Filimonov et Kasparov, l'un après l'autre, piquèrent sur le pont. Ils le touchèrent, mais ne le détruisirent pas. Les ponts de la région étaient à deux étages, avec une voie ferrée surplombant une route. Les bombes FAB-250 détruisirent l'étage supérieur, mais pas l'étage inférieur. Pour venir à bout du pont, il aurait fallu des bombes spéciales BrAB-500, mais l'escadrille de Tchoubikov n'en possédait pas. Cette mission marqua la fin des raids à longue distance des *Zveno-SPB*.

Comme les troupes allemandes poursuivaient leur avance inexorable, il fut bientôt possible d'employer les I-16SPB sans leurs « avions-mères ». Dans les environs d'Odessa, ils effectuèrent deux raids contre

une batterie allemande à longue portée et contre des réserves de carburant enterrées. Cependant, la situation empirait de jour en jour. Les Allemands franchirent le Dniepr de Kakhovka. En tant qu'experts dans la destruction des ponts, les I-16SPB attaquèrent par deux fois les pontons allemands. Isaak Kasparov fut porté disparu au cours de l'une de ces missions. Les pilotes de Tchoubikov effectuèrent jusqu'à six missions par jour pour tenter de rétablir la situation à Perekop et Tchongar. Le 22 octobre vit l'ultime mission de cette escadrille. Comme il n'était pas possible d'obtenir une protection de chasse, Tchoubikov se chargea lui-même d'escorter ses camarades. Tandis que Litvintchouk et Danilin lançaient leur bombe, Tchoubikov se frotta à la chasse allemande. Boris Filimonov fut abattu, mais Tchoubikov ne revint pas non plus de cette dernière mission.

Glossaire

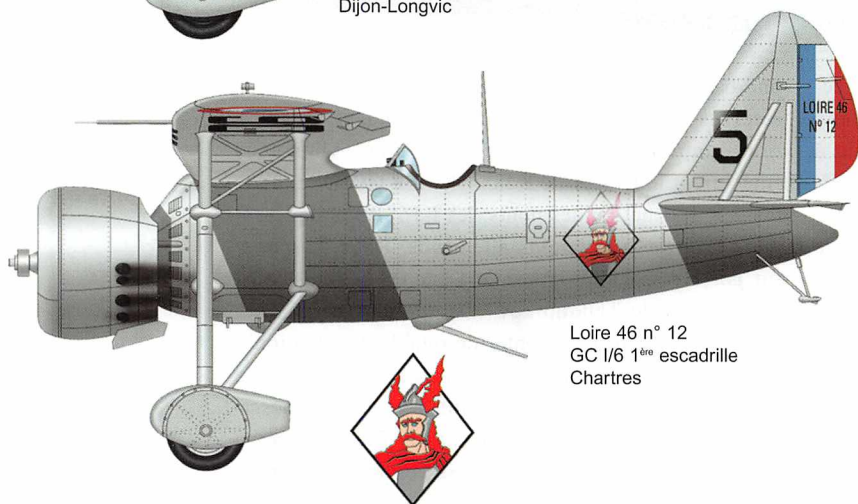
BAP (*Bombardirovotchnyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien de bombardement
 IAD (*Istrebitel'naïa Aviatsionnaïa Diviziâ*), division aérienne de chasse
 IAP (*Istrebitel'nyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien de chasse
 MTAP (*Minno-Torpednyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien de torpillage et de mouillage de mines
 OAE (*Otdel'naïa Aviatsionnaïa Eskadriliâ*), escadrille aérienne autonome
 OMRAP (*Otdel'nyi Morskoi Razvedyvatel'nyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien de reconnaissance maritime autonome
 RAP (*Razvedyvatel'nyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien de reconnaissance
 SAD (*Smechannaïa Aviatsionnaïa Diviziâ*), division aérienne mixte
 SAP (*Smechannyi Aviatsionnyi Polk*), régiment aérien mixte



Un I-16SPB prêt à être armé sous l'aile d'un TB-3. Les bombes sont encore sur le sol.



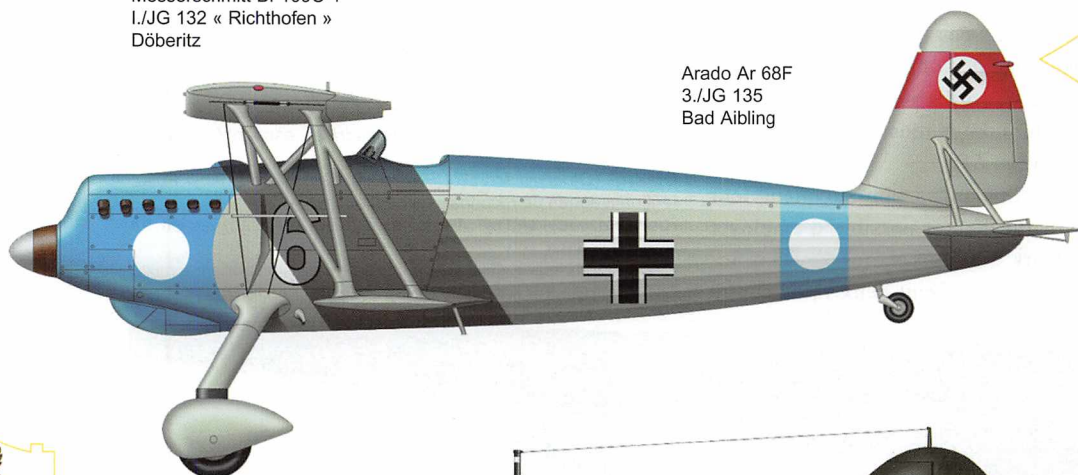
Blériot-SPAD 510 n° 12
Capitaine Papin
GC II/7 3^{ème} escadrille
Dijon-Longvic



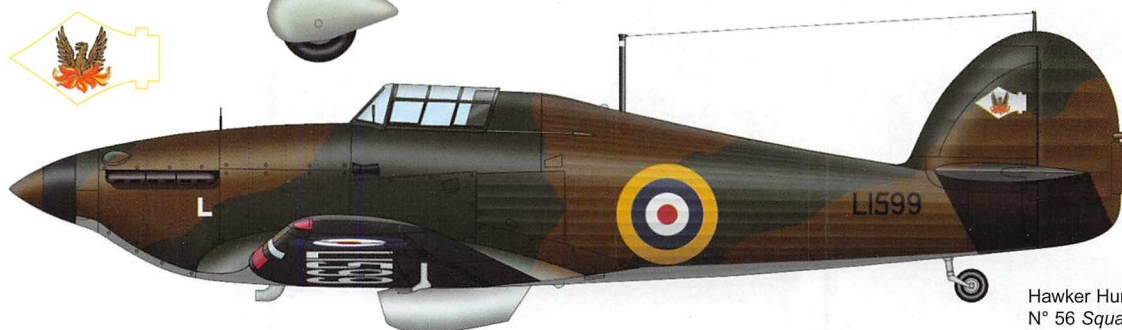
Loire 46 n° 12
GC I/6 1^{ère} escadrille
Chartres



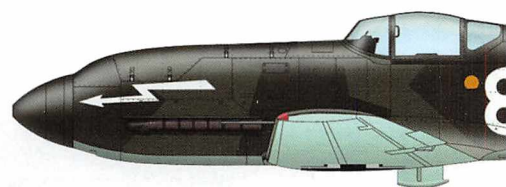
Messerschmitt Bf 109C-1
I./JG 132 « Richthofen »
Döberitz



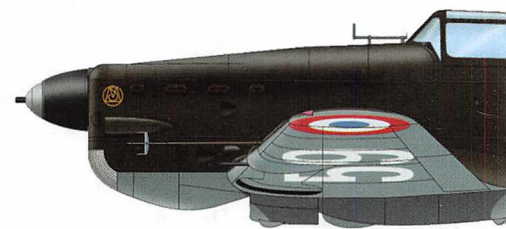
Arado Ar 68F
3./JG 135
Bad Aibling



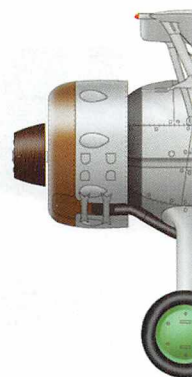
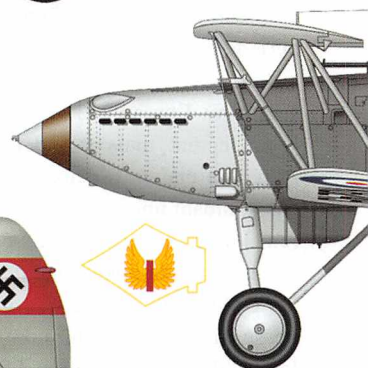
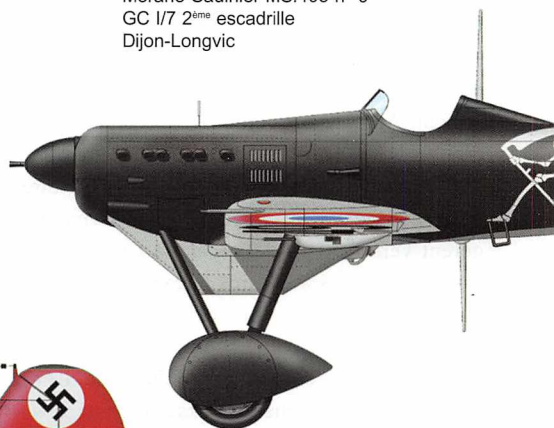
Hawker Hurricane Mk. I (L1599)
N° 56 Squadron
North Weald



Heinkel He 100D-1
Uniquement utilisé pour des photos de
désinformation.

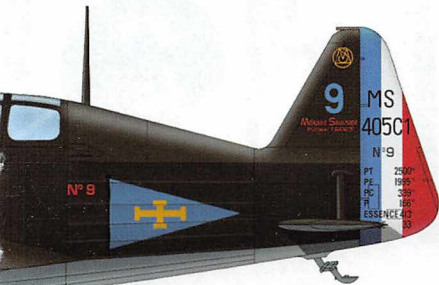
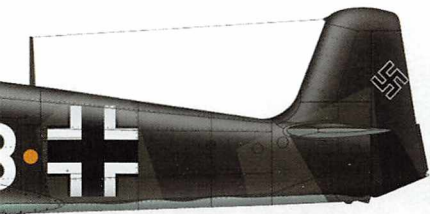


Morane-Saulnier MS.405 n° 9
GC I/7 2^{ème} escadrille
Dijon-Longvic

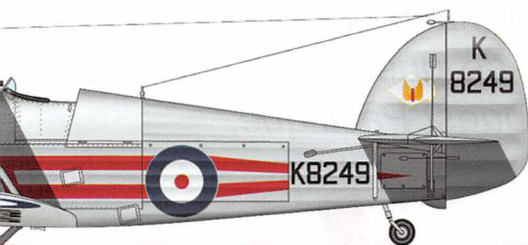


Summer time '38

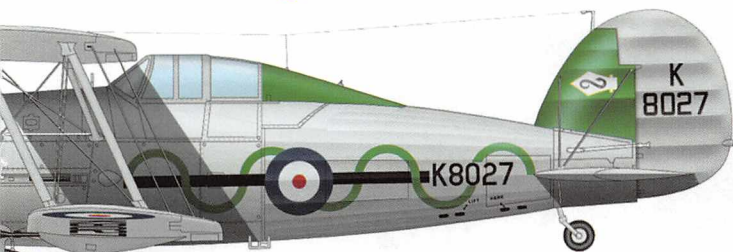
Un été 1938



Dewoitine D.510 n° 219
GC II/1 3^{ème} escadrille
Étampes-Mondésir



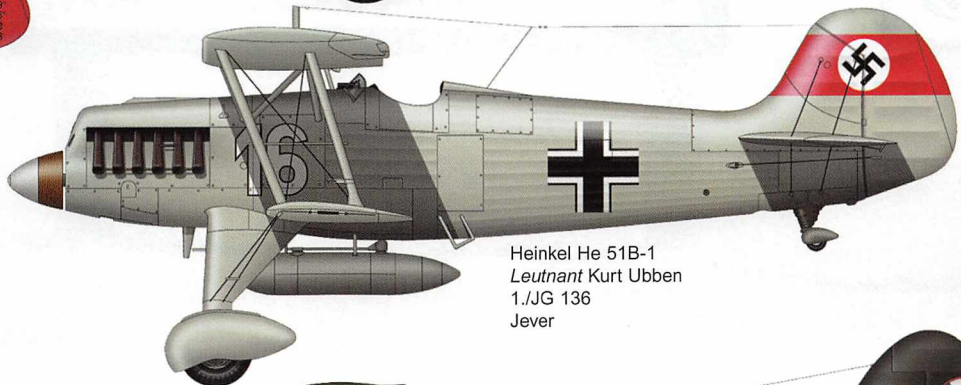
Hawker Fury Mk. II (K8249)
N° 1 Squadron
Tangmere



Gloster Gladiator Mk. I (K8027)
N° 87 Squadron
Debden



Gloster Gauntlet Mk. II (K7796)
N° 46 Squadron
Digby



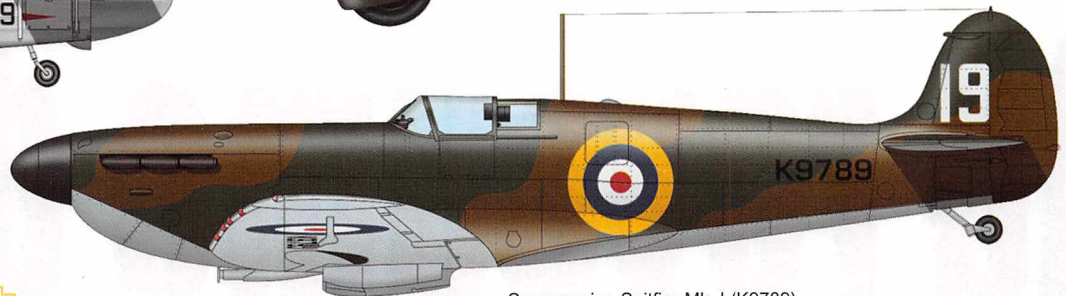
Heinkel He 51B-1
Leutnant Kurt Ubben
1./JG 136
Jever



B534195

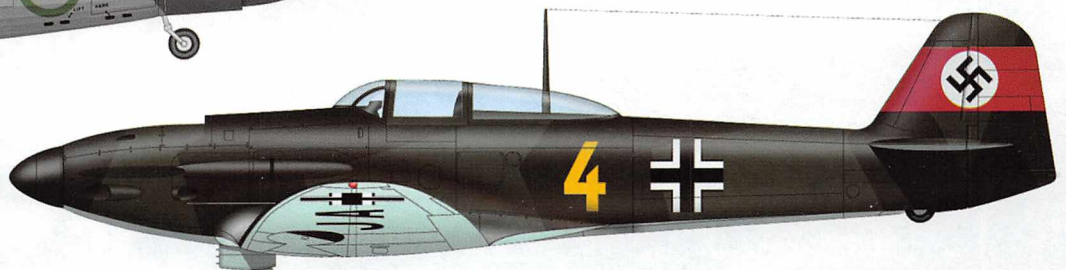


Avia B-534 (B534.195)
42^{ème} escadrille, 4^{ème} régiment
Hrabec Kralove



Supermarine Spitfire Mk. I (K9789)
N° 19 Squadron
Duxford, août 1938.

Heinkel He 112B-0 (HE+JA)
12./JG 132
Oschatz, septembre 1938.





Audaces fortuna juvat – la fortune sourit aux audacieux. Telle était la devise du 80th Fighter Squadron de l'USAAF et on peut dire que lors de sa campagne en Nouvelle-Guinée, elle se révéla fort appropriée. Depuis ses débuts hésitants sur P-39 en juillet 1942 et jusqu'à sa transformation sur P-38 début 1943, le 80th était devenu une formidable machine de guerre et l'une des plus performantes unités de chasse de tout le Sud-Ouest Pacifique.

Au royaume des c





John Stanaway

Curieusement, c'est parce que la malaria était en train de décimer les pilotes du 80th *Fighter Squadron* que cette unité fut transformée sur P-38. En fait, le 35th FS était prioritaire, mais puisque le 80th allait être mis sur la touche tôt ou tard, il fut décidé d'accélérer son retrait pour procéder à sa transformation. Cette décision déclencha la fureur des pilotes du 35th FS qui estimaient que le 80th n'était pas près de reprendre du service.

En fin de compte, le 80th reprit du service en mars 1943 et de la plus belle manière qui soit, puisque en neuf mois, son score dépassait les 150 avions japonais abattus. Au cours des dures batailles aériennes au-dessus de Rabaul fin 1943 [1], l'escadron remporta un grand nombre de victoires, tout particulièrement le 24 octobre, lorsque douze avions ennemis tombèrent sous ses coups, dont quatre A6M3 « Hamp » crédités au seul *Captain Jay Robbins*.

Toutefois, les opérations au-dessus de Rabaul consommèrent tant de P-38 que six des dix escadrons de la 5th *Air Force* équipés de ce type durent être transformés sur P-47. Seuls les trois escadrons du 475th *Fighter Group* et le 80th *Fighter Squadron* furent maintenus sur P-38 pour servir de couverture aérienne aux forces alliées remontant le long de la côte nord de la Nouvelle-Guinée.

À cette époque, la dernière position majeure tenue par les Japonais était Hollandia, la capitale de l'ancienne colonie néerlandaise (aujourd'hui Jayapura, capitale de l'Irian Jaya). Au-delà, les plus proches garnisons japonaises

d'une certaine importance se trouvaient à Bornéo et aux Philippines.

Objectif Hollandia

Au cours des premiers mois de l'année 1944, les Alliés avaient nettoyé la partie méridionale du golfe de Huon. Comme les îles de l'Amirauté avaient été envahies en février afin de sécuriser la zone au nord-ouest de Rabaul, les Japonais se retrouvaient ainsi isolés dans tous les secteurs situés au sud-est des Philippines. L'initiative se trouvait entre les mains des Alliés; c'étaient eux, et eux seuls, qui décidaient où attaquer et où ne pas attaquer.

Des objectifs fortement défendus comme Wewak furent bombardés jusqu'à leur reddition mais sans être immédiatement investis. Cependant, la place forte de Hollandia était considérée comme trop importante du point de vue stratégique pour être contournée par les troupes alliées remontant le long de la côte. Une fois Hollandia tombée, il n'existerait plus d'obstacle majeur au nettoyage systématique du reste de la Nouvelle-Guinée.

En définitive, la majorité des unités aériennes de l'armée Impériale qui défendaient la Nouvelle-Guinée devaient être piégées par l'invasion surprise de Hollandia en avril 1944. Il est curieux de constater que beaucoup d'équipages et d'avions considérés comme ayant été abattus avant l'invasion furent en fait tués ou capturés au sol faute d'avoir pu battre en retraite. Des unités entières disparu-

Chasseurs de tête

rent non pas en raison de l'acharnement des combats aériens, mais plus simplement parce que tout repli leur fut interdit.

Début 1944, les opérations aériennes au-dessus de la Nouvelle-Guinée furent limitées par la pénurie de P-38. Même le P-47 manquait d'allonge pour remplacer le Lightning dans certains types de missions. En janvier 1944, la moitié du V *Fighter Command* était équipée en P-47, malgré les demandes répétées des commandements locaux pour obtenir plus de P-38. On comprend mal dans ces conditions la raison pour laquelle le P-40 continuait à être produit en série, alors qu'il était manifestement surclassé par le P-38 et le P-51. En outre, les Alliés

bandaient toute leur énergie dans la préparation du futur débarquement en Europe occidentale. De ce fait, les effectifs de la 5th *Air Force* ne devaient connaître aucune augmentation significative jusqu'à la fin de l'année 1944. Cette situation n'était cependant pas de nature à refroidir les ardeurs du populaire général George C. Kenney, commandant la 5th *Air Force*. Après la chute de la péninsule de Huon et l'isolement de Rabaul, le général Douglas MacArthur, commandant en chef des forces alliées dans le Sud-Ouest Pacifique, se tourna vers Kenney pour lui demander de préparer les opérations devant amener à la libération de la totalité de la Nouvelle-Guinée. Le général Kenney sut tirer le meilleur de ses neuf groupes de bombardement et quatre escadrons de P-38 lors de l'assaut contre Hollandia, fin mars 1944.

Page opposée, en haut : l'entrée du terrain du 80th *Fighter Squadron* à Nadzab (Nouvelle-Guinée) peu après l'investissement de Hollandia, fin avril 1944.

Une grande fierté a sans doute fait perdre un peu le sens de la mesure aux membres de l'escadron.

Page opposée, en bas : le P-38J-10 (42-67487) du *Lieutenant Fotheringham* en avril 1944.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

[1] Voir notamment *Aéro-Journal* n° 7.

Chasseurs de tête



Le 80th FS sur le devant de la scène

Le 80th FS avait été baptisé *The Headhunters* (les chasseurs de tête) par son ancien commandant, le *Captain* Edward Cragg, tué en combat au-dessus de la Nouvelle-Bretagne en décembre 1943. Il fut remplacé par le *Captain* Jay T. Robbins, qui devint pendant le temps de son commandement (dix mois) l'un des tout premiers as du Sud-Ouest Pacifique. Avec alors plus de 200 victoires à son actif, le 80th s'était également placé sur le devant de la scène.

Au début de l'année 1944, l'unité jouissait déjà d'un palmarès très flatteur établi dans des secteurs aussi difficiles que Wewak, Rabaul et le cap Gloucester. Quelques as avaient émergé du lot. Cragg comptait 15 victoires quand il fut abattu au-dessus du cap Gloucester le 26 décembre 1943. Robbins le talonnait avec 13 (dont deux quadruplés) et les *Lieutenants* Cornelius Smith, alias Corky, et Ken Ladd avaient remporté chacun 7 victoires. Le *Lieutenant* Cyril Homer, sacré « as » le 13 septembre 1943, finira la guerre avec 15 victoires.

réunir 23 P-38 et le *Captain* Jay Robbins entraîna tout son petit monde derrière lui au petit matin. Le rendez-vous avec les bombardiers eut lieu à 9h30, comme prévu, et les avions américains se présentèrent au-dessus de leur objectif une heure plus tard.

Chez les Japonais, totalement surpris par l'annonce du raid, la confusion le disputa au plaisir d'en découdre. La plupart des unités japonaises n'étaient pas sur leurs gardes et les chasseurs décollèrent par petits pelotons de trois à cinq avions. Les Américains dénombrèrent un total de 35 à 40 Ki.43 et Ki.61.

Robbins aperçut sept « Oscar » qui plongeaient dans le sillage des bombardiers et avertit aussitôt les P-38 des 431st et 432nd FS qui s'étaient étalés à la même altitude que les B-24. Il donna ensuite l'ordre de larguer les bidons et il raconte lui-même la suite :

« Les chasseurs [japonais] étaient en train de se positionner derrière les bombardiers. J'ai placé un coup au but sur la queue d'un "Oscar" et il m'a échappé par un renversement. Il fumait légèrement. J'ai ensuite traversé un tir de petit

calibre et j'ai dispersé plusieurs chasseurs japs.

Un a piqué et a tourné à droite et je lui ai envoyé une rafale avec une

correction de 30°. J'ai noté de nombreux coups au but et il a pris feu et s'est écrasé. J'ai effectué une autre passe à basse altitude, mais l'"Oscar" s'est échappé en basculant. Je n'ai pas observé de résultat.

« Puis je suis remonté avec ma section à l'attaque de nombreux chasseurs japs vers 11/12 000 pieds. Je me suis placé dans la queue de l'un d'eux. Il a basculé pour se mettre hors de portée. J'ai effectué un virage à gauche en piqué pleins gaz et je l'ai rattrapé et, immédiatement, il a basculé à nouveau. L'"Oscar" était trop bas et s'est écrasé en tentant de redresser. Mon altimètre indiquait 2 300 pieds (env. 700 m) et je me trouvais à 300 pieds (90 m) de la cime des arbres ».

Le *Lieutenant* Louis Schriber, qui conduisait sa section derrière Robbins, observa le second Ki.43 s'écraser dans la forêt. En raison de sa frénésie au combat comme au sol, Schriber avait été surnommé « Screwy Louie » (Louie-le-barjot) par ses équipiers. Il avait obtenu une victoire confirmée et cinq probables depuis son arrivée chez les « Chasseurs de tête », à la mi-43. Sa deuxième victoire (un Ki.61) fut confirmée par son équipier, le *Lieutenant* Jesse Corallo, au cours de cette mission. À son tour, Schriber observa un « Oscar », endommagé par Corallo, piquer vers le sol en traînant un panache de fumée – l'appareil fut compté comme probable.

La mission s'acheva sur un succès retentissant pour les *Headhunters*. Sept chasseurs japonais avaient été revendiqués sans perte du côté américain. Jay Robbins était devenu l'as numéro un de l'escadron grâce à son doublé et les pilotes n'attendaient qu'une occasion de revenir sur Hollandia.

Cette occasion se présenta dès le lendemain. Pour cette nouvelle mission, une cinquantaine de P-38 avaient été prévus pour escorter les bombardiers. Si les jeunes pilotes espéraient une réaction plus énergique de la chasse japonaise, les vétérans se satisfaisaient grandement du

Le 80th FS jouissait déjà d'une solide réputation établie dans les coins les plus chauds du secteur.

Les opérations contre Hollandia débutent

Les services de renseignements japonais ne brillaient pas par leur efficacité à cette époque de la guerre. Il était logique de penser que les Alliés allaient devenir beaucoup plus entreprenants après la chute des parties orientales de l'archipel des Salomon et de la Nouvelle-Guinée. Néanmoins, de nombreux mouvements de troupes et de matériel à destination de la partie occidentale de la Nouvelle-Guinée furent décelés bien après que Rabaul ait cessé de jouer un rôle stratégique en février 1944. De nouvelles unités aériennes de l'armée Impériale vinrent renforcer celles équipées en Ki.43 et Ki.61 qui, décimées, commençaient à se replier vers la péninsule de Vogelkopf.

Il semblait logique de donner l'assaut au secteur de Wewak avant d'entreprendre quoi que ce soit contre Hollandia, mais les Américains étaient décidés à utiliser au mieux l'allonge de leurs chasseurs à long rayon d'action, laissant les Australiens s'occuper des points de résistance intermédiaires à Wewak, Hansa Bay et Tadj. Finalement, au début du mois de mars 1944, la base de Wewak, naguère si redoutable, ne représentait plus aucune menace pour les Alliés.

Après avoir participé aux missions d'escorte et d'appui sur les Amiralauté et la Nouvelle-Bretagne dans les premiers jours de mars, le 80th fut pressenti pour accompagner les B-24 dans leur première sortie au-dessus de Hollandia, programmée le 30 mars. Ce ne fut pas une mince affaire que de

Le *Captain* (puis *Major*) Jay Thorpe Robbins commande le 80th FS entre décembre 1943 et octobre 1944. Il sera crédité d'un total de 22 victoires.



Chasseurs de tête



fait qu'ils n'avaient perdu aucun des leurs la veille.

Cette fois encore, Jay Robbins décolla à la tête de ses *Headhunters*. Le 80 répéta son exploit de la veille : sept nouvelles victoires, sans perte. De son côté, le 431st FS obtint un score identique, mais perdit un P-38.

Le *Captain* Cornelius « Corky » Smith, qui commandait la dernière section du 80th, engagea un combat peu banal. Il aperçut les P-38 des sections qui le précédaient manœuvrer pour attaquer les Ki.43 qui menaçaient les bombardiers. Il largua ses réservoirs supplémentaires, mais il se trouvait beaucoup trop en arrière pour espérer rattraper quelque avion japonais. Il était inutile pour Smith et son ailier, le *Lieutenant* Charles Ray, de poursuivre les chasseurs ennemis qui étaient en train de s'échapper. Tout à coup, Smith aperçut un Ki.46 de reconnaissance passer au-dessus de lui. Il fallut quatre minutes à Smith pour le rejoindre. Juste quand il allait tirer, son collimateur tomba en panne. Il n'en effectua pas moins plusieurs attaques, au jugé. Au moment où le moteur gauche du « Dinah » lâcha un volute de fumée noire, plusieurs « Oscar » arrivèrent à sa rescousse et attaquèrent les deux P-38 par le flanc. Smith et Ray furent obligés de dégager et de se défendre jusqu'à ce que les chasseurs ennemis abandonnent la partie. Ray aperçut alors le Ki.46 suivi par un long panache de flammes et de fumée quelques instants avant qu'il explose dans la forêt.

Le *Lieutenant* Ken Llyod avait rejoint le 80th quelques jours auparavant et il n'avait pas vraiment eu le temps de s'habituer à piloter un P-38 à pleine charge avant de participer à sa première mission :

« Trois jours plus tard [après mon arrivée], je me retrouvai dans la formation du Capt. Robertson à 16 500 pieds au-dessus de Hollandia en train d'escorter des B-24 et des B-25 qui attaquaient les terrains d'aviation. Notre escadron mené par le Capt. Jay Robbins (seulement capitaine à cette époque) a rencontré des avions ennemis et nous avons largué nos bidons. Un "Tony" japonais a surgi face à nous, en feu, traînant une longue flamme derrière lui. Robertson était en train de me distancer, alors j'ai poussé la manette des gaz et... imbécile ! T'as oublié de sélectionner les réservoirs normaux après t'être débarrassé des réservoirs supplémentaires !

« Je l'ai rapidement rejoint et l'ai suivi pendant qu'il tirait un "Tony" devant nous. Brutalement, Robertson a dégagé parce que le "Tony" avait basculé vers le sol, alors j'ai piqué pour le suivre et j'ai ouvert le feu. Robertson m'a appelé pour dire qu'il avait perdu un compresseur et qu'il fallait que je remonte pour l'escorter jusqu'à la base. Alors, j'ai rompu le combat et je l'ai rejoint. J'ignore si l'un de nous a réussi à abattre cet avion ennemi ».

Le raid du 3 avril

Les archives japonaises concernant la période qui a



précédé l'invasion de Hollandia, le 22 avril 1944, sont fragmentaires, mais il est raisonnable de penser que leurs forces avaient été fortement amoindries dès le début du mois. Les Japonais avaient été pris par surprise deux fois consécutivement et ces raids leur avaient certainement coûté cher en avions, tant au sol que dans les airs. Tandis que les Américains préparaient de nouvelles attaques encore plus audacieuses, les Japonais tentaient désespérément de regrouper leurs forces pour les repousser.

Un nouveau raid fut programmé pour le 3 avril, au cours duquel la 5th AF devait envoyer tous les bombardiers et tous les P-38 disponibles pour écraser les aérodromes

Le P-38J du *Captain* Jay T. Robbins vers avril 1944. L'appareil avait été baptisé « Jandina III » en l'honneur de sa future femme, Ina (« J » – pour Jay – and Ina).

Le nez du P-38 de Jay Robbins montrant sept victoires et son insigne personnel. La photo a été prise vers novembre 1943.



Chasseurs de tête



autour de Hollandia. Les *Headhunters* étaient au nombre de 24 et toujours chargés de la protection des B-24. Les autres escadrons du 475th FG protégeaient les B-25 et A-20 qui devaient mitrailler les terrains.

Les archives japonaises montrent qu'au moins 17 Ki.43 des 33 et 77 *Sentai*, ainsi qu'un petit nombre de Ki.61 des 68 et 78 *Sentai*, tentèrent de s'interposer.

Les B-24, accompagnés par les P-38 du 80th, arrivèrent au-dessus de leur objectif quelques minutes avant 11 heures du matin. Ils volaient vers 4 000 mètres quand des Ki.43 du 33 *Sentai* les attaquèrent.

l'incendia et le fit aussitôt partir en vrille.

Homer et son ailier, le *Lieutenant* Bud Fletcher, se portèrent ensuite au secours de deux P-38 sérieusement menacés par deux Ki.61. Les P-38, visiblement inconscients du danger qu'ils couraient, étaient sur le point d'être descendus quand Homer et Fletcher intervinrent. Homer abattit les deux « Tony » successivement, mais les deux P-38 avaient été touchés.

Fletcher perdit de vue son chef et se retrouva dans le collimateur d'un Ki.43. Par chance, Homer intervint à nouveau et fit dégager l'intrus. Les deux Américains

furent alors assaillis par plusieurs autres chasseurs ennemis et chacun en revendiqua un au cours de longues

Le jour de gloire de Cy Homer était arrivé : quatre victoires dans cette seule mission.

Ce fut le jour de gloire du *Lieutenant* Cyril Homer, chef de la troisième section des « Chasseurs de tête ». En effet, dans le combat qui s'ensuivit, il ne revendiqua pas moins de quatre victoires, deux Ki.43 et deux Ki.61. Sa première victime fut probablement un « Oscar » du 33 *Sentai*. Homer repéra un groupe de trois appareils et donna l'ordre de larguer les bidons et de grimper à l'attaque. Il parvint à se glisser derrière le groupe et tira une courte rafale avec correction sur le troisième appareil qui

manœuvres erratiques. Homer revendiqua son quatrième chasseur japonais en venant à la rescousse d'un P-38; il l'envoya percuter l'eau grâce à une rafale décochée avec une correction de 40°.

Le *Lieutenant* Ken Ladd commandait la dernière section des *Headhunters*. Ladd était l'un des pilotes les plus populaires de l'escadron. Ses coéquipiers appréciaient sa gentillesse et son sens de l'humour, mais pas vraiment sa science du pilotage. Si Homer était considéré comme un pilote brillant, Ladd passait plutôt pour un emporté. Toutefois, son courage et sa détermination compensaient plus que largement sa gaucherie. Il revendiqua sa dixième victoire au cours de cette mission.

« J'ai repéré un "Oscar" à 12 heures et j'ai entrepris de lui donner la chasse. Me rapprochant à 200 mètres, j'ai tiré une longue rafale et j'ai vu plusieurs obus exploser dans le fuselage de l'"Oscar". Mon ailier l'a vu plonger en flammes. Ma rafale suivante fut pour un autre "Oscar" qui avait trouvé refuge dans un nuage. Mon tir l'a touché, mais il a filé et je ne l'ai pas revendiqué. J'ai tiré sur un autre qui piquait verticalement. Là encore, j'ai mis quelques coups au but, mais je n'ai pas vu le résultat final. »

« Aujourd'hui, l'ennemi s'est montré plus agressif que lors des deux combats précédents, mais ils sont quand même restés sur la défensive. La protection des nuages et le renversement semblaient être leurs seules tactiques d'évasion ».

La journée fut sans doute assez mauvaise pour les Japonais. Selon les rares archives encore existantes, cinq pilotes de Ki.43 furent tués en combat et plusieurs autres ont survécu à des crashes dans la jungle ou dans la baie de Tannemarah. La plupart des chasseurs japonais ont engagé les B-24 escortés par le 80th, tandis que les autres s'en prenaient aux A-20, escortés par le 432nd FS. Le 80th revendiqua huit « Oscar » et deux « Tony » et le 432nd douze « Tony ». Les autres unités sur P-38 revendiquèrent trois victoires supplémentaires.

Les Japonais venaient de se voir ravir la supériorité aérienne au-dessus de Hollandia. Selon les sources américaines, quelque 400 avions japonais avaient été détruits en vol ou au sol. Le coût pour les Américains s'élevait à deux P-38 et deux bombardiers. Les *Headhunters* avaient revendiqué 24 victoires confirmées sans perte. Onze victoires supplémentaires allaient s'ajouter dans le dernier affrontement au-dessus de Hollandia.

Le *Lieutenant* Kenneth George Ladd devant son P-38J-15, fin mars 1944.

Il sera tué en combat le 14 octobre 1944 au-dessus de Balikpapan après avoir revendiqué sa douzième victoire.



Chasseurs de tête



Les records sont faits pour être battus

À cette époque, le *Major* Richard Ira Bong était, avec 25 victoires homologuées, le plus grand as américain de la guerre et il jouissait du privilège unique de choisir à tout moment l'unité de la 5th AF avec laquelle il souhaitait combattre. Il opta par deux fois pour le 80th, la première fois le 1^{er} avril pour une mission qui fut décommandée, et la seconde fois le 12 avril pour une mission au cours de laquelle il allait dépasser le record mythique de 26 victoires détenu par le *Captain* Eddie Rickenbacker depuis 1918.

Ce jour-là, Jay Robbins décolla à nouveau à la tête de ses *Headhunters*, soit en tout 20 P-38 qui prirent au passage des B-24 au sud de Hollandia vers 11h20. Vers midi, de violents combats opposèrent pendant une demi-heure les P-38 à des Ki.43. Ces derniers devaient y laisser huit des leurs.

Peu avant d'arriver au-dessus de l'objectif, la dernière section vit un étrange P-38 les rejoindre. Ce n'était autre que celui du *Captain* Dick Bong (il sera promu *Major* au terme de cet engagement).

Dix-neuf P-38 atteignirent l'objectif et une quinzaine de Ki.43 et de Ki.61 répartis en petits groupes s'apprêtaient à attaquer les bombardiers. Robbins, averti de la présence d'avions ennemis dans ses six heures, effectua un virage brutal sur sa gauche. Deux Ki.61 le suivirent. Sans s'en occuper, il vola à l'aide d'un P-38 sérieusement menacé par deux autres Ki.61. Il ouvrit le feu, puis dégagna rapidement en piqué pour éliminer ses deux suiveurs. Par chance, Corky Smith se trouvait en bonne position et vint prêter main forte à son leader. Les deux Ki.61 rompirent le combat, mais Robbins s'engagea résolument à leur poursuite en piqué. Il en rattrapa un et l'envoya en flammes percuter le sol près du lac Sentani.

Dans l'excitation du moment, Robbins continua à poursuivre le second Ki.61 avant de se rendre compte qu'il

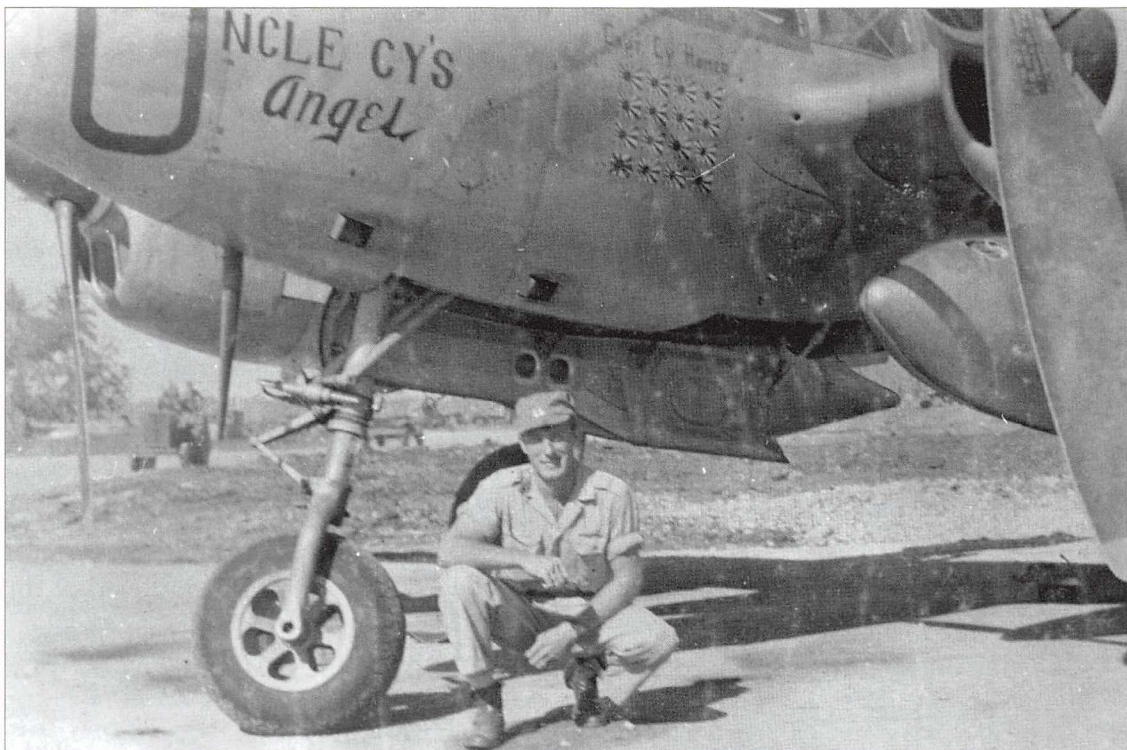
était en train de survoler l'aérodrome de Hollandia à quelques mètres d'altitude au-dessus de la piste principale. Il envoya son second adversaire au tapis avant de comprendre qu'il se trouvait juste sous les B-24 qui étaient en train de lâcher leurs bombes, ce qui expliquait les explosions qui l'entouraient de toute part ! Robbins s'échappa à toute vitesse. Cependant, son appétit était intact car, malgré un collimateur déficient, il s'arrangea pour encommer un nouveau Ki.61 avant de rentrer.

Pendant ce temps, la section à laquelle Bong s'était joint était occupée à défendre les B-24. Le chef de section était le *Captain* Burnell « Herky » Adams, un ancien chasseur de nuit, vainqueur d'un Ki.21 dans la nuit du 15 mai 1943 au-dessus de Port-Moresby avec le 6th NFS. S'étant vu refuser son transfert dans une unité de chasse diurne, lui et un autre pilote avaient survolé le QG du général Paul Wurtsmith à très basse altitude. Ils avaient été aussitôt punis et... affectés au 80th FS !

Tout à coup, Robbins comprit qu'il se trouvait juste sous les B-24 qui étaient en train de larguer leurs bombes.

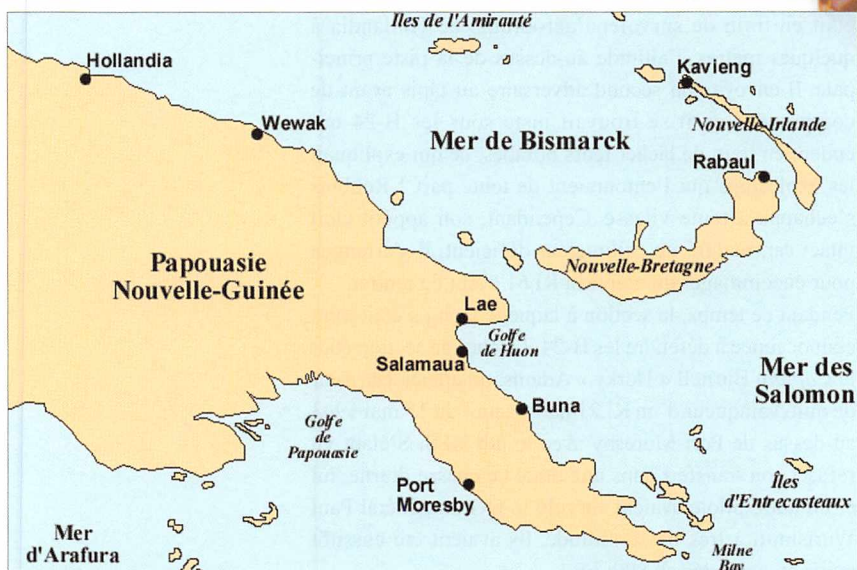
Avec cette unité, il avait déjà remporté trois victoires et il venait juste d'abattre un Ki.61, quand il s'élança avec Bong dans la queue d'un Ki.43. Adams réussit à se placer en bonne position et sa rafale incendia l'avion japonais dont l'huile du moteur macula le pare-brise de son P-38. Néanmoins, il réussit à apercevoir Bong en train d'envoyer un autre Ki.43 au fond de la mer. Il fallait deux victoires à Bong pour dépasser le record de Rickenbacker, il en remporta trois.

Le 80th ajouta neuf victoires à son palmarès, incluant le triplé de Bong. Toutefois, le fait le plus exceptionnel fut que les *Headhunters* menèrent cette campagne sans la moindre perte en homme et en matériel ! Avec plus de 180 victoires à son actif, l'escadron se prévalut d'être « le meilleur escadron de chasse bimoteur du



Le *Captain* Cyril Filcher Homer, alias Uncle Cy, prit le commandement du 80th *Fighter Squadron* en octobre 1944 jusqu'en mai 1945. Son palmarès final s'élève à 15 victoires confirmées.

Chasseurs de tête



Ce que les Japonais n'avaient pas réussi à faire, la météo allait s'en charger : 30 avions au tapis.

monde », une distinction qui fut dûment placardée à l'entrée de la base de Nadzab. Lorsque d'autres unités de la 5th AF dépassèrent le 80th FS, il leur fut demandé de bien vouloir retirer le panneau.

Un dimanche noir

Bien que de nouvelles attaques contre Hollandia ne se justifiaient plus avant l'invasion prévue le 22 avril, un autre raid fut pourtant commandé le 16 avril. Comme l'opération se déroula sans le moindre accrochage, les pilotes se lancèrent dans des séries d'acrobaties sur le chemin du retour pour distraire les équipages des B-24. Tout à coup, un message radio avertit les formations américaines que la tempête était en train de se lever. Cela signifiait que les équipages allaient devoir choisir d'autres terrains pour se poser. Or, les

séances d'acrobatie avaient consommé beaucoup de carburant. L'inquiétude succéda à l'enthousiasme en quelques secondes. Les *Headhunters* savaient qu'ils ne pourraient jamais rejoindre Nadzab et qu'ils allaient devoir chercher refuge dans la région de Saidor. Le Lieutenant Ken Llyod rapporte :

« La tour nous donna l'ordre de ne pas essayer d'atterrir et de tenter le coup à Saidor à 150 km de là. Nous n'avions plus beaucoup de carburant. Enfin, dans la pluie drue, nous avons trouvé une piste à Finschhafen. Il était impossible de voir quoi que ce soit devant soi ou en dessous et nous zigzagions pour tenter d'apercevoir la piste. Nous avons tous réussi à nous poser en un seul morceau. Pourtant, l'un de nous m'a confié 45 ans plus tard qu'il avait raté la piste et que pour ne pas refaire un tour, il avait simplement effectué un 180 pour atterrir à

contre-courant ! Il m'a dit qu'il avait peur de ne plus retrouver la piste dans ce temps pourri ».

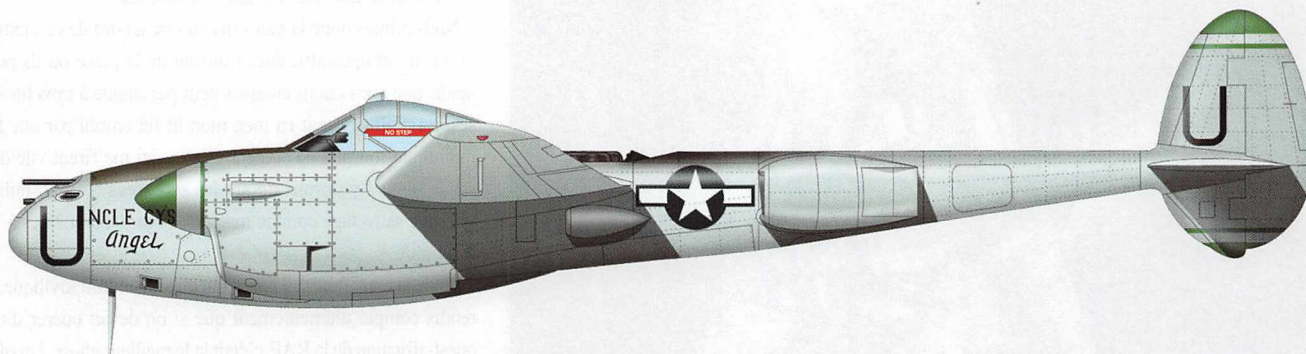
Au terme de cette mission, 30 appareils furent portés disparus. En fin de compte, tous sauf 31 membres d'équipage furent retrouvés sains et saufs. Ce que les Japonais avaient été incapables de faire, la nature s'en était chargée !

Ce qui aurait dû être une mission sans histoire fut pour le général Kenney la pire qu'il ait jamais connue avec la 5th AF. Jamais sa force aérienne ne devait connaître à nouveau un tel désastre.

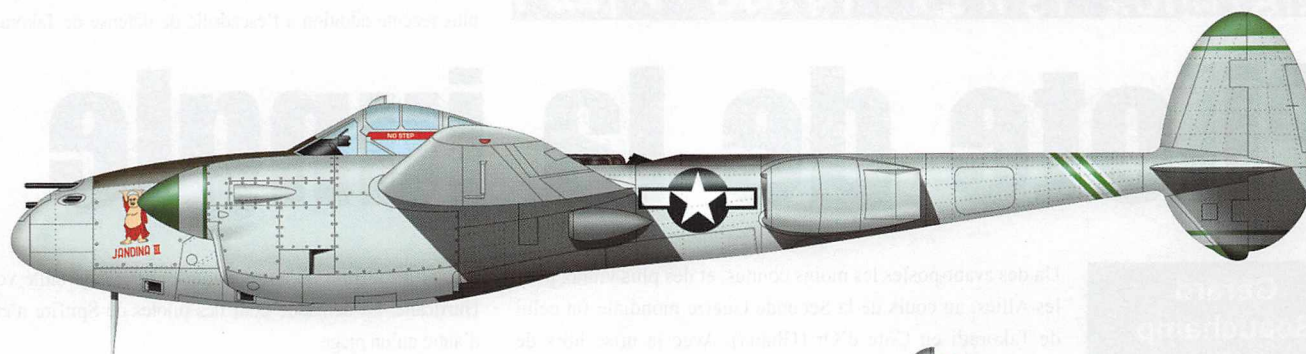
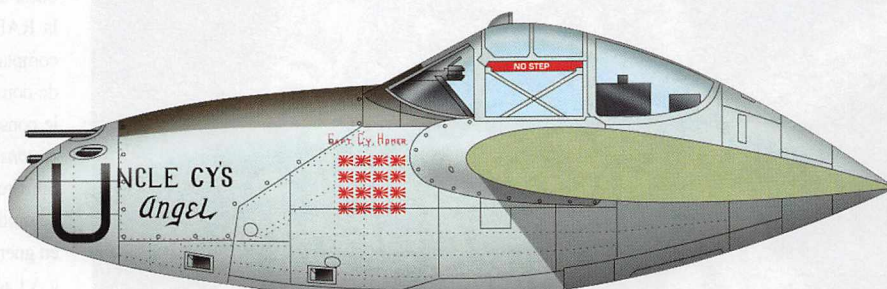
Les « Chasseurs de tête » se tirèrent d'affaire sans trop y laisser de plumes, ce qui ne fut pas le cas des autres unités puisque en tout onze P-38 furent détruits. Le 80th FS ne devait d'ailleurs pas connaître la moindre perte en vie humaine avant le mois de juin 1944. La fortune sourira à ces audacieux jusqu'à la fin de la guerre.

Ce P-38J-15 anonyme est en fait celui sur lequel Dick Bong dépassa le grand Rickenbacker pour devenir l'as des as de l'USAAF, le 12 avril 1944. L'avion porte le numéro de série 42-104012, mais il arbore étrangement 27 victoires sur le nez, alors que le score de Bong était de 28 ! La photo fut prise à Nadzab, en avril 1944, sans doute quelques jours après son retentissant exploit. (Australian War Memorial)

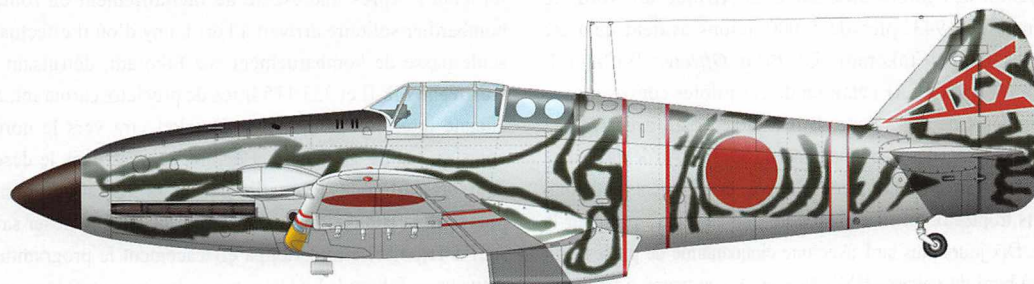
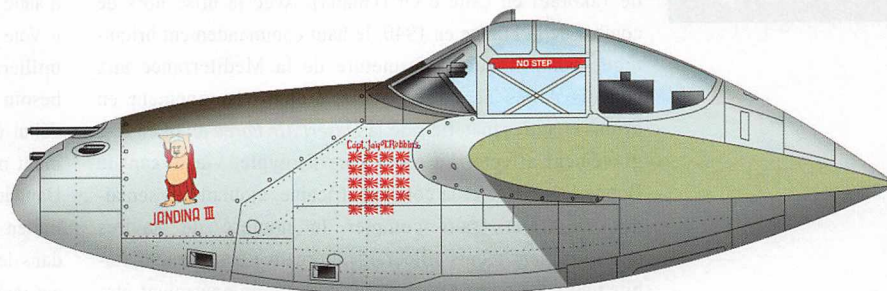




Lockheed P-38J-15
Captain Cyril F. Homer
80th Fighter Squadron, 8th Fighter Group
Morotai, octobre 1944.



Lockheed P-38J-15
Major J.T. Robbins
80th Fighter Squadron, 8th Fighter Group
Nadzab, avril 1944.



Kawasaki Ki.61-I (« Tony »)
68 Sentai 2 Chutai
Capitaine Shogo Takeuchi
Wewak (Nouvelle-Guinée), été 1943.



Pour le reste du voyage, le groupe de pilotes prit place à bord d'un ancien navire des Grands Lacs canadiens présentement en service le long de la côte ouest-africaine.

Mais voici ce que nous raconte Bill MacRae :

« Nous primes donc la mer sans escorte à bord de ce vieux bateau, bondé de troupes africaines trouvant de la place où ils pouvaient, tandis que nous étions entassés neuf par cabine à trois lits superposés. La première nuit en mer, mon lit fut envahi par une horde de minuscule fourmis de couleur crème, qui me firent vite déguerpir sur le pont. J'y dormis durant les sept jours suivant, utilisant des gilets de sauvetage comme matelas. Nous débarquâmes à Takoradi le 24 juin.

« Vu de la mer, Takoradi paraissait être un endroit idyllique, et je me rendis compte ultérieurement que si on devait opérer d'une base ouest-africaine de la RAF, c'était là le meilleur choix. Un officier de la RAF monté à bord de notre navire demanda si notre groupe comptait des pilotes de Spitfire. De tout le groupe, seulement deux de nous, Canadiens, étaient ainsi qualifiés. Nous aurions dû suivre le conseil de nos pairs, *"ne jamais se porter volontaire en aucune circonstance"*, croyant qu'il cherchait des pilotes pour convoier des Spitfire vers Le Caire. C'était pour nous l'occasion, non seulement de quitter cet abominable navire, mais encore de rapidement partir en guerre avec l'aviation du désert.

« À l'aérodrome, situé tout près de la côte, derrière une arête et hors de vue de la mer, on nous mena au *Squadron Leader Williams*, officier responsable des vols à Takoradi, qui nous accueillit comme sa plus récente addition à l'escadrille de défense de Takoradi. Pour

Pilote de la jungle

**Gérard
Beauchamp**

Un des avant-postes les moins connus, et des plus vitaux pour les Alliés, au cours de la Seconde Guerre mondiale fut celui de Takoradi en Côte d'Or (Ghana). Avec la mise hors de combat de la France en 1940, le haut commandement britannique comprit que la fermeture de la Méditerranée aux convois Alliés ne tarderait pas. L'approvisionnement en avions et autres matériels de la *Desert Air Force* allait en être gravement affecté. La route vers l'Égypte, via le cap de Bonne Espérance et la côte est africaine, ajoutait des semaines au trajet, sans compter le nombre de navires désespérément requis ailleurs. L'alternative était donc d'établir une base ouest-africaine où des avions pourraient être livrés par mer, assemblés et testés, puis convoyés vers Le Caire. Ainsi naquit la RAF Station Takoradi. Au moment de l'expulsion des forces allemandes d'Afrique du Nord, au printemps de 1943, plus de 5 000 avions avaient déjà été convoyés depuis Takoradi. Le *Pilot Officer* William R « Bill » McRae (RCAF) était un de ces pilotes convoyeurs. Au printemps de 1942 donc, Bill McRae volait avec N° 132 *Squadron* en Angleterre comme pilote de Spitfire. Au début de mai, Bill se voyait affecté outre-mer et l'arrivée de vêtements et d'équipements tropicaux lui fit comprendre que ce n'était pas pour la Russie. Dix jours plus tard, avec une cinquantaine de pilotes, Bill monta à bord du cuirassé HMS *Nelson*. Accompagné d'un porte-avions et de plusieurs contre-torpilleurs, le cuirassé faisait partie de l'escorte d'un grand convoi comprenant plusieurs navires de troupes. Le convoi jeta l'ancre à Freetown (Sierra Leone), à la mi-juin.

ajouter à l'affront de notre amour-propre cette unité volait sur Hurricane. La demande pour des pilotes de Spitfire n'était rien d'autre qu'un piège.

« Vous vous demandez sans doute pourquoi Takoradi, à des milliers de kilomètres de tout théâtre de guerre actif, avait besoin d'un escadron de défense. Eh bien ! un incident au début de 1942 démontra aux Britanniques que cet éloignement ne garantissait pas une sécurité contre toute attaque. Dans les premiers jours de janvier, un petit groupe germano-italien avait été transporté à Campo Uno, un piste de sable dans le sud du désert lybien. Le bombardier impliqué dans cet incident était un Heinkel 111H de la KG 4, piloté par un *Leutnant* Bohnsack, accompagné du *Hauptmann* Blaich (un explorateur d'avant-guerre) et du Comte Vimercati (armée italienne). Après une escale de ravitaillement en route, le bombardier solitaire arrivait à Fort Lamy d'où il effectua une seule passe de bombardement sur Takoradi, détruisant huit Hurricane Mk.II et 333 115 litres de précieux carburant. Sans aucune interférence du sol le Heinkel vira vers le nord et, après un vol de 10 heures et demie, se posa dans le désert à cours de carburant. Ravitaillé par un Ju 52/3m une semaine plus tard, le Heinkel reprenait l'air pour aller se poser sain et sauf à Tripoli. Le raid stoppa efficacement le programme de convoyage Takoradi-Le Caire pour plusieurs semaines, tandis que de nouvelles réserves de carburant étaient amenées par route, retenant quelque 50 Hurricane à Takoradi [1].

« La détermination montrée par les Allemands à prendre de grand

Le port de Dakar photographié par Bill MacRae le 13 novembre 1942 d'une altitude de 5 790 m. On aperçoit en haut le *Richelieu*, protégé par son filet anti-torpilles et, dans la rade, un cargo tiré par un remorqueur. (Photo B. MacRae)

risques pour désorganiser la route Takoradi-Le Caire fit craindre que Vichy pourrait leur permettre d'utiliser les territoires ouest-africains pour lancer d'autres attaques. Les colonies britanniques de Gambie, Sierra Leone, Côte d'Or et Nigéria étaient limitrophes des colonies françaises de Côte d'Ivoire, du Sénégal, du Togo et du Dahomey (Bénin). La neutralité de Vichy était suspecte depuis que les deux gouvernements ne pouvaient plus se sentir après l'affaire d'Oran. Le cuirassé *Richelieu*, en état de tenir la mer, était maintenant ancré à Dakar, à seulement 160 km de la Gambie. Un hydravion Sunderland du N° 95 *Squadron*, opérant de Freetown, rapportait, dès mars 1941, que des Martin 167F français semblaient les suivre. Un de ces M.167F fut abattu peu après la mise en service à Freetown d'une escadrille de défense équipée de Hurricane [2]. Peu après l'escadrille gagna son statut d'escadron (N° 128), équipé de Hurricane Mk.II, mais plus aucun avion de Vichy ne revint dans les parages.

« Avec l'addition de nous deux Canadiens, l'escadrille de défense de Takoradi comprenait maintenant huit Canadiens, trois Britanniques et un Australien. Tout avion s'approchant de "Tak" sans identification IFF positive devait être identifié de visu par nous. Mon premier jour au boulot à Tak se passa à me familiariser avec le Hurricane, attendu que mon dernier vol à bord de ce type datait de plus de six mois. Je saisis l'opportunité au cours de ces premiers vols pour me familiariser avec la géographie locale, dont la caractéristique la plus significative était les grands arbres de la jungle, droit debout, formant un tapis vert continu très dense, s'étendant de la plage aussi loin que l'œil pouvait voir. Cela ne laissait aucun doute, en cas de panne de moteur, de l'endroit où l'on devait atterrir en catastrophe – la plage.

« Éventuellement, je devais inscrire 91 décollages immédiats à Tak dans mon carnet de vols. Le radar était si mauvais que la plupart du temps le "bogey" était en vue dès que je prenais l'air. Le vol le plus court noté dans mon carnet est de cinq minutes, le plus long d'une heure. Le moral de notre groupe était au plus bas, la sensation d'être dans une situation sans espoir n'était pas compensée par les conditions. La température à Tak était toujours près de 38° C et la période de clarté et de pénombre à peu près la même. Durant le jour, habituellement, une brise de mer aidait à nous rafraîchir, mais la nuit le vent tombait et l'humidité augmentait. S'étendre nu sous une moustiquaire, sur un lit de toile pliant n'est pas ce qu'il y a de mieux pour un sommeil paisible, puisque la plupart des camarades souffraient d'une attaque de fongus (un type de champignon). Le fongus envahissait toute les parties du corps qui ne pouvaient être gardés sèches. La démangeaison était énervante. Le seul remède était de garder notre corps sec – ce qui était impossible. Je souffris de ce fongus pour des mois, fait surprenant, il disparut en une semaine après mon arrivée dans un climat où l'air était plus sec.

« Les matins étaient habituellement brumeux jusqu'à ce que le soleil soit assez haut dans le ciel. Il faisait bon s'asseoir sur la plage invitante et admirer les plus beaux tons de bleu de la mer, mais avec les énormes lames de fond venant d'aussi loin que le Brésil, seul les plus téméraires osaient se risquer dans ce dangereux courant. Chaque insecte semblait être de méga-taille. Fallait pas mettre notre main dans un coin sombre par craindre d'une morsure mortelle d'un mamba noir (un serpent proche du cobra). Mettre le pied dans sa botte sans premièrement la secouer pour en faire sortir le scorpion qui s'y cachait n'était pas non plus recommandé. Plusieurs pilotes étaient si léthargiques que leur seul intérêt était de jouer aux cartes le jour durant et de passer la soirée au bar. S'adonner à la boisson était facilité par un approvisionnement sans fin de bière canadienne, en bouteille d'une pinte (litre) qu'on ne trouve qu'au



Québec. Leur manque d'intérêt est la raison pour le grand nombre de décollages immédiats inscrits dans mon carnet de vols.

« Un jour de mi-juillet je remarquai un Hurricane bleu pâle (Z2420) stationné sur le tarmac, modifié en avion photo. Une conversion sur le champ, tout probablement, puisque depuis ce temps, j'ai été incapable de le retrouver dans aucune publication sur le Hurricane. Il emportait deux caméras verticales derrière le cockpit, était équipé d'un filtre à air tropical, d'un réservoir largable de 166 litres sous chaque aile, et armé de quatre de ses huit mitrailleuses de calibre 0.303 d'origine. Lorsque mon doigt passa à travers l'entoilage derrière le cockpit je compris que le bleu pâle avait préalablement été le bleu PR plus foncé, décoloré par une trop longue exposition au soleil. N'importe, la machine était différente et je commis la faute d'exprimer le désir de la faire voler. À ma stupéfaction j'étais soudainement le pilote photo-reconnaissance (PR) résident. N'ayant aucune expérience dans ce travail, et n'ayant personne pour me conseiller, je dus me débrouiller de mon mieux en pratiquant sur les sujets avoisinants.

« Les navires approchant Takoradi chargés d'avions et de ravitaillement étaient régulièrement coulés, et l'on soupçonnait que Vichy aidait les Allemands en leur permettant de se ravitailler à certains des nombreux petits ports dans les territoires limitrophe à la Côte d'Or. Je reçus donc l'ordre de photographier occasionnellement les ports de Cotonou, Lomé, Grand Bassam et Abidjan à bord du Z2420, pour voir si nos suspicions pouvaient être confirmées. Si en effet Vichy collaborait, il me fut impossible de jamais le prouver. C'était compréhensible puisque, vu la rareté de mes visites, ç'eut été pure chance que de les prendre en flagrant délit. La plupart des ports visités semblaient avoir au moins un canon anti-avion qui tirait quelques obus dans ma direction. À chaque visite ils avaient la bonne altitude pour la cible mais toujours loin devant moi, si bien que je devais voler à travers la fumée et les éclatements.

« Les Spitfire PR.IV commencèrent à arriver à Takoradi à l'automne 1942 et j'effectuai mon premier vol le 10 septembre, mais je dus attendre jusqu'au 26 du mois pour me voir attribuer mon propre Spit. Ce jour-là le *Squadron Leader* Williams me dit de prendre le BR667 pour m'envoler vers Hastings (Sierra Leone), distant de quelque 1 450 km. Comme d'habitude je n'eus aucune autre explication, ce qui m'aurait évité de partir avec un seul change, bourré dans les ailes, pour plus d'un mois. Avant mon départ je notai sur ma carte de route "se méfier de la piste n° 2", mais pour quelle raison je n'en étais pas sûr. Les 480 premiers kilomètres, pour éviter le territoire de Vichy, je volai loin au large de la Côte d'Ivoire, puis, après un ravitaillement sur une base américaine au Libéria, le voyage se continua au-dessus de la jungle côtière. En arrivant à Hastings, je vis que la piste d'atterrissage en usage portait le numéro 2, avec un vent 90 degrés de travers de 24 km/h; mais plus je regardais, moins je voyais ce dont je devais me méfier, à moins

Un Hurricane Mk. IIB (BH217) du N° 1128 *Squadron* à Hastings (Sierra Leone), fin 1942.
(Collection A. Thomas)

[1] Il semble qu'il y ait une énorme confusion dans la mémoire de Bill McRae. S'il y a bien eu un raid réalisé par un He 111 du *Sonderkommando* Blaich, le 21 janvier 1942, son objectif était Fort-Lamy et non Takoradi, totalement hors de portée d'un bombardier allemand. Le He 111 du II./KG 4 y a détruit 200 000 litres de carburant destinés à alimenter les véhicules du général Leclerc, qui préparait alors sa seconde campagne du Fezzan.

[2] Il s'agit du M.167F n° 141 de l'escadrille 5BR de l'Aéronautique navale, abattu le 22 août 1941, probablement par le *Sergeant* Todd [NDLR].



Un Hurricane Mk. I du N° 128 Squadron à Hastings, fin 1942, avec deux pilotes de l'unité. (Collection A. Thomas)

que ce fût une douzaine de Hurricane parqués beaucoup trop près de la piste.

« Ce ne fut qu'en fermant la manette des gaz et en redressant pour atterrir que le problème se révéla de lui-même. Le bout de la piste d'atterrissage tombait net comme la plage arrière d'un porte-avions – difficile à voir d'en haut. Je poussai la manette, mais trop tard; mes roues touchèrent le haut de la plage et je me retrouvai flottant en l'air. Bêtement, ne voulant pas annoncer mon arrivée par un atterrissage avorté, je persévèrai, flottant pour ce qui sembla une éternité, l'aile gauche basse pour contrer la dérive, tandis que la rangée de Hurricane défilait juste au bout de mon aile droite. Lorsque j'entrai au "dispersal" personne ne m'avait entendu atterrir; mais ils m'attendaient. Leurs premiers mots, surprise car je ne m'y attendais pas, furent : *"Bienvenue à l'escadrille N° 128, à laquelle vous êtes maintenant rattaché !"* Le 29 et le 31 je photographiai le port de Conakry pour essayer la caméra, attendu que je n'avais encore jamais fait aucun travail photo avec le Spitfire.

« Le 1^{er} novembre, les Hurricane et les deux Spitfire du 128 s'envolèrent pour la Gambie, à 800 km au nord-ouest. La Gambie, un saillant large de 64 km et long de 320, fait de jungle et de marécages au cœur du Sénégal, sur l'Atlantique, est arrosée par le fleuve Gambie. La capitale et seule ville, Bathurst (Banjul), est située sur le delta de la Gambie où se trouvaient aussi les trois aérodromes du temps de guerre. Nous nous dirigeâmes vers Jeswang, une base du *Coastal Command*, que nous atteignîmes après 2 heures 15 minutes, volant parfois à 64 km au large du continent. Il ne m'est jamais venu à l'esprit, sauf beaucoup plus tard, les risques encourus lors de ce vol, n'étant pas assis sur un canot pneumatique; une panne de moteur aurait été mortelle. Notre logement à Jeswang consistait en tentes cloches ordinaires fichées dans le sable, avec moustiquaires. Nous aurions préféré une tente comme "dispersal" et non pas une hutte Quonset en acier, sans isolation, si insupportablement chaude qu'elle était rarement utilisée sauf lorsqu'il pleuvait.

« Nous ne savions pas à notre arrivée que nous allions prendre une part, quoique minime, à l' "Opération Torch". Tel que mentionné ci-dessus, la flotte française était ancrée à Dakar, à 160 km au nord de Jeswang, un des navires étant le cuirassé *Richelieu*. Malgré une tourelle endommagée, il posait toujours une menace considérable s'il décidait de contrecarrer les débarquements. Ce cuirassé ultra-moderne était une préoccupation pour Winston Churchill, qui avait envisagé à un moment de le couler par un raid de commando, mais il s'était ravisé pour ne pas s'aliéner la Résistance. Le navire serait la responsabilité des

deux pilotes de Spitfire. Le travail étant de faire deux sorties visuelles et photographiques sur Dakar, à la première et la dernière lumière photographique, pour voir s'il se préparait à prendre la mer. Les Hurricane du N° 128 Squadron devaient protéger Jeswang contre toute attaque de la part de Vichy.

« Mon premier vol sur Dakar date du 4 novembre, pour photographier le port et l'aérodrome. Mon plan de route était initialement d'éviter la ville, puis arrivant par le nord de suivre une ligne qui m'amènerait sur l'aérodrome puis sur le port. En virant, je notai trois chasseurs Dewoitine qui prenaient l'air. Cela m'inquiéta un peu, car j'aurais aimé achever mon travail. Je mis en léger piqué, la manette poussée à fond; j'étais loin avant qu'ils aient pu atteindre mon altitude de 5 800 mètres. Rétrospectivement, je me suis dit que cela aurait été chose simple que de poster une patrouille en altitude pour nous attendre, puisque nos sorties photographiques avaient toujours lieu aux mêmes heures chaque jour. Heureusement, les Français se contentaient de tirer quelques obus pour nous indiquer qu'ils savaient que nous étions au rendez-vous.

« Le 13 novembre 1942 fut une journée mouvementée à Jeswang, le seul fait d'armes de toute la guerre et qui surtout nous ouvrit les yeux sur la nullité de notre réseau radar. Deux Hurricane prirent l'air sur alerte. Ils n'avaient pas encore rentré leur train d'atterrissage qu'un D.520 aux couleurs françaises les croisa par devant en sortant son train. Heureusement pour son pilote, nos types avides d'action comprirent le message et plutôt que de lui tirer une salve, prirent position de part et d'autre du Dewoitine pour s'assurer qu'il exécute son intention apparente d'atterrir. Le pilote transfuge, le sergent Fauroux du GC II/6 basé à Thiès, fut conduit à la tente du mess pour prendre un verre, mais malheureusement la police militaire l'emmena avant que nous ayons eu le temps de trinquer. Peu après le pilote et le D.520 rejoignirent l'aviation française.

« Ma dernière sortie photo eut lieu le 22 novembre. À cette date, les Français de Vichy au Sénégal avaient "aperçu la lumière au fond du tunnel" et rejoint les Alliés, ce qui rendait toute surveillance inutile. Mon partenaire et moi n'étant plus requis on nous dit de "*retourner d'où nous venions*", mais nous devons laisser les Spitfire sur place. Lorsque je demandai quel moyen de transport je devais utiliser pour retourner à Takoradi – à 2 400 km de là – sans avion, on me dit tout bonnement "*de faire du stop*". J'ai volé sur le BR642 pour toutes mes sorties photos sauf une, et le Spit était en bon état. Une semaine après mon départ il était réformé suite à un accident.

« Après quatre jours d'attente, un Douglas C-47 de l'USAAF s'arrêta à Jeswang pour se ravitailler en carburant. Il nous déposa à Accra. De là nous prîmes place dans un Hudson du Coastal Command qui nous ramena à Takoradi.

À son retour à Takoradi, le *Pilot Officer* Bill McRae devint le pilote de convoi pour lequel il avait été expédié en Afrique à l'origine. Ses aventures à partir de ce moment sont une autre histoire. Au moment où ces lignes sont écrites (an 2000) Bill McRae demeure à Ottawa, Ontario. L'amour de sa vie est toujours de voler. Ses années d'après-guerre furent passées à voler pour diverses firmes et pour son plaisir. Quand je l'ai questionné sur son séjour en Afrique sa réponse fut :

« *Lorsque je me retrouvai soudainement à Takoradi, je me sentis trahi; lorsque j'appris les exploits aériens du débarquement à Dieppe et dans le désert nord africain, je me sentis fraudé; et à mesure que le temps passait je me sentais abandonné. Mais en y réfléchissant bien, je me suis rendu compte que Takoradi fut une rare occasion pour une unique expérience, vécue par peu d'autres Canadiens, et une que je n'oublierai jamais* ».

La guerre de Laponie

15 septembre 1944 - 27 avril 1945



L

LA GUERRE DE Laponie a duré 183 jours, pendant lesquelles, de manière sporadique et pas vraiment motivée, l'aviation finlandaise, contrainte et forcée par les clauses de l'armistice signé avec l'URSS, s'est retournée contre ses anciens alliés allemands.

Kari Stenman

Les origines

Le 9 juin 1944, l'Union Soviétique lance une offensive majeure en direction de l'isthme de Carélie afin de venir à bout une fois pour toutes des Finlandais. Cette quatrième « offensive stratégique » de Staline sera la seule sur les dix déclenchées pendant la guerre qui s'achèvera sur un échec. Le 12 juillet, à la suite de lourdes pertes, les Russes ont épuisé leurs réserves. Les forces finlandaises ont obtenu un succès écrasant face à un adversaire dix fois supérieur en nombre. Des négociations pour une paix séparée ont alors lieu et, aux termes d'un armistice ratifié le 4 septembre 1944, la Finlande se retire de la guerre – temporairement.

Selon les accords signés, le territoire finlandais doit avoir été évacué par les troupes allemandes, de gré ou de force, au 15 septembre. Une commission de supervision alliée, présidée par les Soviétiques, est immédiatement mise sur pied pour surveiller la manière dont les Finlandais appliquent les conventions.

Alors que les Finlandais contrôlaient la partie sud-est du front, entre Leningrad et Belomorsk, les Allemands avaient en charge le secteur nord allant de Belomorsk à la mer Arctique. Il s'y trouve alors la 20. Gebirgsarmee, composée de trois corps d'armée totalisant 200 000 hommes, appuyés par 200 avions. Il est manifeste qu'une telle masse n'évacuera pas volontairement le secteur en dix jours.

Le premier accrochage se déroule le 15 septembre dans la partie méridionale, lorsque des troupes allemandes tentent de s'emparer de l'île de Suursaari (Gogland), au beau milieu du golfe de Finlande. En une journée de combats, les Allemands sont défaits, démontrant ainsi la volonté des Finlandais de

respecter les conventions d'armistice. Au début, les choses se passent assez bien dans le Nord. Les Allemands évacuent de leur plein gré Oulou et d'autres positions du secteur. Les Finlandais se contentent de laisser faire et de voir venir. Cependant au bout de quinze jours, les Russes de la commission de supervision manifestent leur mécontentement et exigent des Finlandais qu'ils livrent combat, de la même manière qu'ils l'ont fait trois mois plus tôt en Carélie.

L'offensive

Déjà, le lendemain de l'armistice, un état-major particulier a été mis sur pied au sein de l'aviation en anticipation de possibles opérations aériennes dans le Nord. Le colonel Olvai Sarko, un ancien commandant de régiment de bombardement, est nommé le 15 septembre à la tête des *Lentorykmentti* 2 (HLeLv 26 et 28) et *Tiedustelulentolaivue* 14 (TLeLv 14). Deux semaines plus tard, le *Lentorykmentti* 4 (PLLeLv 42, 44, 46 et 48) lui est rattaché.

Le 1^{er} octobre, prenant totalement les Allemands par surprise, une partie du III^{ème} corps d'armée finlandais débarque sur leurs arrières, capturant le port de Tornio. Vers midi, l'aviation reçoit l'ordre d'appuyer l'offensive finlandaise en attaquant des objectifs intermédiaires à Rovaniemi, capitale de la Laponie, à 150 km au nord-est. Dans l'après-midi du 2 octobre, le LeR 4 est engagé dans sa totalité pour bombarder des troupes allemands faisant retraite de Rovaniemi. Le PLLeLv 46 envoie cinq appareils (un DB-3F, deux DB-3 et deux Do 17Z) et le PLLeLv 44 neuf Ju 88 attaquer la route et la voie ferrée entre Kemi et Tornio, tandis qu'avec 20 Blenheim, les PLLeLv 42 et 48 s'en prennent à une colonne motorisée

Deux Tupolev SB-2 en transit entre Nummela et Pori, le 21 octobre 1944. Au premier plan, le SB-20.

Ces appareils furent utilisés contre les sous-marins allemands en Baltique, mais en 137 sorties, un seul U-Boot fut repéré ! (Ilmavoimat, collection de l'auteur)



Le Brewster B-239 immatriculé BW-355 du HLeLv 26 sur le point de décoller depuis Onttola, le 2 octobre 1944. Aux commandes, le lieutenant Reino Sartinjärvi, qui sera abattu dans cet appareil par la *flak* trois semaines plus tard. Il s'en sortira avec quelques brûlures superficielles. L'appareil est baptisé « Noka », car il a été financé par la société Nokia, dont la réputation a depuis franchi les frontières finlandaises. (C-E. Bruun, collection de l'auteur)

entre Ranua et Rovaniemi. Les conditions météo ne permettent au Pe-2 PE-211 du PLeLv 48 que de photographier l'aérodrome de Kemi, alors que le Blenheim BL-175 du PLeLv 48 revient avec des photos des terrains de Rovaniemi et de Kemijärvi. Le TLeLv 14 envoie également quatre Morane 406 pour une mission de reconnaissance.

Les Morane décollent de Paltamo, à « seulement » 250 km de leur objectif, mais les bombardiers doivent traverser la moitié de la Finlande, le PLeLv 46 depuis Luonetjärvi (450 km), le PLeLv 44 depuis Rissala (400 km), le PLeLv 42 depuis Naarajärvi (450 km) et le PLeLv 48 depuis Vesivehmaa (550 km). Bien que les Finlandais aient noté de nombreux coups au but, les Allemands considèrent que les dégâts infligés ne sont que superficiels. En fait, les bombardements finlandais ne dépasseront jamais le stade du harcèlement. Le Blenheim BL-198 du PLeLv 42 a été abattu par la *flak* et les trois hommes d'équipage ont été faits prisonniers.

Comme les terrains de Paltamo et de Vaala, sur le lac Oulunjärvi, sont les plus proches du front, les unités finlandaises les investissent rapidement. Le PLeLv 48 se pose à Paltamo au retour de sa première mission et des détachements des HLeLv 26 et 28 arrivent en même temps, respectivement à Vaala et Paltamo.

La réplique allemande

Du côté allemand, sur les 200 appareils alignés par la *Luftflotte 5*, seuls quelques-uns sont déployés contre les Finlandais : la 1./NSGr 9 avec 15 Ju 87D-5, basée à Kemijärvi et déplacée à Rovaniemi le 2 octobre, où se trouve déjà la moitié de la 9./JG 5, avec 6 Bf 109G-6. Occasionnellement, des Bf 109G-6/G-8 et des Fw 189A-2 de la 1./NAGr. 32, ainsi que des Ju 88D-1 et des Ju 188F-1 de la 1./FAGr. 124 effectuent des missions de reconnaissance.

Le 3 octobre, les chasseurs finlandais décollent tandis que les bombardiers restent cloués au sol par le mauvais temps. Le TLeLv 14 réalise onze sorties de reconnaissance et les Brewster du HLeLv 26 en effectuent dix-neuf. Deux de ces derniers protègent des navires entre les ports de Kemi et de Tornio et écartent un Ju 88 qui se faisait menaçant, alors que six Brewster interceptent douze Ju 87 (en fait, six) et revendiquent deux victoires. Les archives allemandes ne font état d'aucune perte et il est plus que vraisemblable que des revendications n'ont été destinées qu'à faire plaisir à la commission de supervision. En quatorze sorties, les Bf 109 de la 9./JG 5 n'ont aperçu aucun avion finlandais.

Le lendemain, les Finlandais restent au sol, alors que dix-sept *Stuka* allemands bombardent en piqué le port de Tornio, causant de lourds dégâts et coulant deux petits bâtiments.

Le 5 octobre, le HLeLv 26 accomplit trois sorties de mitraillage, sous la protection de quatre Brewster, et le PLeLv 48 envoie quatre bombardiers en mission. Le Blenheim BL-190 est touché par la *flak* au retour et doit effectuer un atterrissage forcé qui se solde par la mort d'un membre de l'équipage.

Réorganisation

Le 6 octobre, les unités de combat du front Nord sont réorganisées. Le *Lentoryhmä* Sarko est mis sur pied à Oulou, sous les ordres du colonel Sarko, qui coiffe les formations suivantes :

LeR 2 à Onttola, colonel Raoul Harju-Heanty

– TLeLv 14, 7 MS.406 à Vaala, commandant Kyösti Kurimo

– HLeLv 26, 10 Brewster et 3 Fokker C.X à Vaala, commandant Erki Metsola

– HLeLv 38, 8 Mörkö-Morane à Paltamo, commandant Per-Erik Sovelius

LeR 4 à Luonetjärvi, lieutenant-colonel Birger Gabrielsson

– PLeLv 42, 14 Blenheim à Paltamo, commandant Kalle Kepsu

– PLeLv 44, 11 Junkers 88 à Rissala, commandant Tauno Meller

– PLeLv 46, 3 Do 17Z, 5 DB-3 et 2 DB-3F à Luonetjärvi, capitaine Olavi Pesola

– PLeLv 48, 6 Blenheim à Paltamo, commandant Esko Ahtiainen

– PLeLv 6, 5 SB-2 à Turku et 10 SB-2 à Nummela, commandant Tauna Vasamies

Cette dernière unité n'est rattachée au LeR 4 que le 8 octobre, après la dissolution du LeR 5. Le HLeLv 34, équipé de 30 Bf 109G-6, est prévu pour être engagé, mais seule une partie de son personnel arrive en Laponie; les avions n'arriveront jamais. Les avions de transport et les hydravions sont regroupés au sein de l'*Osasto* Jauri, chargé des évacuations sanitaires et placé sous les ordres directs du *Lentoryhmä* Sarko. Les Mörkö-Morane du HLeLv 28 sont subordonnés au TLeLv 14.

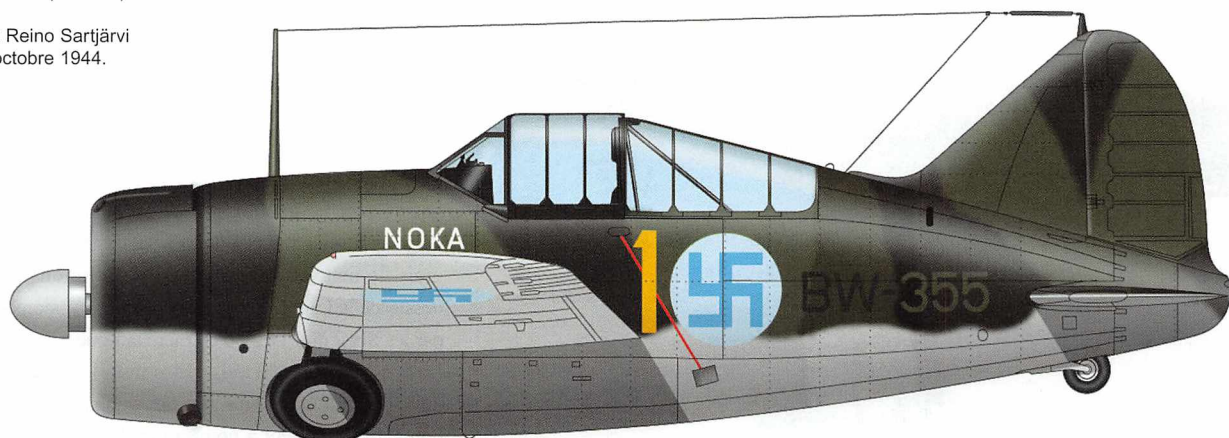
La grande offensive soviétique

Le 6 octobre, 37 sorties de bombardement et 10 de chasse sont réalisées par les Finlandais. Sur le chemin aller, quelques bombardiers franchissent, une fois de plus, l'espace aérien suédois. Dans la nuit, neuf Ju 88 du PLeLv 44 bombardent Rovaniemi. Le JK-260, égaré, s'écrase dans un petit lac au sud de Leningrad (!), ses trois membres d'équipage périssant noyés. Huit Ju 87 de la 1./NSGr 8 attaquent des navires dans le port de Rönkä, ne causant que des dommages mineurs. Il faut aussi signaler neuf sorties des Bf 109G de la 9./JG 5 et surtout l'attaque de positions finlandaises à Tornio par deux Focke-Wulf Fw 200C-8 du III./KG 40 armés de missiles Hs 293.

Le 7 octobre, les Soviétiques lancent leur grande offensive sur le front arctique en direction de Petsamo dans le but de chasser les Allemands du nord de la Finlande et de Norvège. Un terrain difficile, un réseau routier peu développé et le redoux de l'automne favorisent la retraite des troupes allemandes, sur laquelle ni les Russes ni les Finlandais n'ont la moindre influence. Le *Lentoryhmä* Sarko exécute 23 sorties, les Allemands 76 et les



Brewster B-239 (BW-355)
HLeLv 26
Lieutenant Reino Sartjärvi
Kemi, 23 octobre 1944.



© P-A. Tilley - 2001

Soviétiques 229. Le PLeLv 48 s'installe à Vaala.

Le 8 octobre est une journée très chargée pour le *Lentoryhmä* Sarko. Les bombardiers effectuent 42 sorties et, en deux occasions, les Ju 88 du PLeLv 44 sont menacés par des chasseurs allemands, mais ils réussissent tous deux à s'en sortir sans mal. Les Brewster accomplissent onze sorties d'escorte et les Morane une mission de reconnaissance à six avions. Les bombardiers allemands attaquent cinq fois, avec un total de 47 avions, les usines de cellulose de Kemi, mettant plusieurs coups au but; ces expéditions sont chaque fois protégées par trois Bf 109.

Le lendemain, en deux missions, 23 Ju 87 bombardent les colonnes finlandaises au sud de Rovaniemi, revendiquant la destruction de 43 camions et d'un convoi de munitions. La DCA finlandaise abat un Bf 109G-6 du III./JG 5, la seule victoire réellement fondée. Plus au nord, la 7^{ème} armée aérienne soviétique accomplit 1 020 sorties et la flotte aérienne de l'Arctique 142, établissant ainsi chacune un nouveau record.

L'unique victoire allemande

Le 10 octobre, 23 avions finlandais s'en prennent aux troupes allemandes sur la route de Rovaniemi. Ils sont interceptés par trois Bf 109. Le Ju 88 JK-256 du PLeLv 44 est descendu par l'*Unteroffizier* Rudolf Artner de la 9./JG 5; les trois membres de l'équipage finlandais sont tués. Quant à Artner, il a remporté la seule et unique victoire aérienne de la Luftwaffe contre l'Ilmavoimat.

L'offensive soviétique oblige les Allemands à transférer leurs unités vers le Nord. Ainsi, la 1./NSGr 8 arrive à Salmijärvi et le lendemain, les Bf 109 de la 9./JG 5 se posent à Nautsi, laissant ainsi l'espace aérien totalement libre aux Finlandais.

Ceux-ci poursuivent leurs missions de harcèlement, durement contrées par l'artillerie antiaérienne allemande, en particulier les *Vierling*, ces quatre canons de 20 mm guidés par radar.

Le 11 octobre, le *Lentoryhmä* Sarko effectue 45 sorties, seulement 3 le lendemain à cause de la météo, 13 le 13 octobre et aucune le 14, toujours à cause des conditions atmosphériques. Dans le Nord, les Russes occupent Petsamo le 14 et, quatre jours plus tard, franchissent la frontière norvégienne en direction de Kirkenes.

Lourdes pertes

Le 15 octobre, le Ju 88 JK-263 du PLeLv 44, en reconnais-

sance au-dessus de Rovaniemi, est atteint par la *flak*. Deux aviateurs sautent trop bas et sont tués. Le TLeLv 14 est transféré à Pudasjärvi.

Le lendemain, les troupes finlandaises capturent Rovaniemi et se préparent à poursuivre leur offensive vers le Nord. Entre-temps, l'aérodrome de Kemi a été remis en état et les sept premiers Brewster du HLeLv 26 y prennent leurs quartiers, rejoints le 17 par les Ju 88 du PLeLv 44.

Le 18 octobre sera une bien triste journée pour le *Lentoryhmä* Sarko. Douze Blenheim du PLeLv 42 bombardent la route Rovaniemi-Ivalo; le BL-156 est atteint par un coup direct de la *flak* et explose au sol. Le BL-197 est également touché et se pose sur le ventre à Kemi. Les autres Blenheim s'y posent également dans le cadre de leur transfert sur ce nouvel aérodrome. On découvrira au sol que neuf autres machines ont été atteintes par des obus de *flak*.

Trois Brewster du HLeLv 26 sont envoyés en reconnaissance au-dessus de la sortie nord de Rovaniemi. Les BW-357 et 379 sont descendus par la *flak*, les deux pilotes étant tués.

Ce jour marque aussi la dernière mission du TLeLv 14, les troupes allemandes en retraite étant désormais hors de portée de ses appareils.

Le 19 octobre, le *Lentoryhmä* Sarko exécute 6 sorties, 9 le lendemain et 17 le jour d'après.

Le 22 octobre, le DB-3 DB-16 est touché par la *flak* au-dessus de Kittilä, mais l'équipage se sort sans une égratignure de l'atterrissage forcé qui s'ensuit. Ce même jour, les troupes soviétiques s'emparent du seul vrai trésor de la Laponie, les

Le Blenheim Mk. IV BL-201 était l'appareil personnel du commandant du PLeLv 48, le commandant Esko Ahtinen. On le voit ici à Vesivehmaa en septembre 1944. Pendant la guerre de Laponie, Ahtinen effectuera cinq missions à son bord.
(K. Virtanen, collection de l'auteur)





Le Myrsky MY-22 du HLeLv 26 à Kemi, peu avant son ultime mission qui se déroula le 23 novembre 1944.

La construction en bois de l'appareil n'a pas résisté au climat arctique et les circuits électriques tombaient fréquemment en panne parce que les batteries se déchargeaient avec le froid intense.

Le Myrsky réalisa 32 sorties pendant la guerre de Laponie. (C-E. Bruun, collection de l'auteur)

mines de nickel près de Petsamo, bien que les Allemands les aient totalement détruites avant leur retrait.

Sur le front norvégien, les Allemands abandonnent Kirkenes le 25 octobre et se replient en bon ordre sur Lyngfjorden (opération « Nordlicht »).

Le 23 octobre, le HLeLv 26 perd le Fokker FK-104, abattu par des tirs de l'infanterie allemande. Les deux membres de l'équipage sont tués; l'observateur, le capitaine Paavo Kahla, avait été décoré de la croix de Mannerheim. Le lendemain, le PLeLv 46 arrive à Kemi, tout comme six chasseurs Myrsky du TLeLv 12, qui sont aussitôt placés sous l'autorité du HLeLv 26 [1]. Le Brewster BW-355 du HLeLv 26 est abattu par la *flak*, son pilote réussissant à évacuer en parachute.

Ralentissement des activités

Le 26 octobre, les troupes finlandaises longent la frontière suédoise en direction de Muonio et avancent sur la route arctique vers Ivalo. La quasi totalité des forces allemandes a fait retraite vers le Nord. Les Finlandais continuent leurs raids de harcèlement, mais les unités de *flak* se sont retirées et les pertes diminuent sensiblement. Deux jours plus tard, le PLeLv 6 se lance dans des missions antisousmarines en envoyant un SB-2 surveiller la Baltique.

Le *Lentoryhmä* Sarko aligne 55 avions disponibles, répartis comme suit :

- TLeLv 14, 5 Mörkö-Morane, 4 MS.406 et 2 Lysander à Pudasjärvi et 3 Mörkö-Morane et 2 MS.406 à Paltamo
- HLeLv 26, 4 Brewster, 4 Myrsky et 1 Fokker à Kemi
- PLeLv 6, 7 SB-2 à Vaasa et 4 SB-2 à Pori
- PLeLv 42, 10 Blenheim à Pudasjärvi
- PLeLv 44, 2 Ju 88 à Kemi
- PLeLv 46, 3 DB-3 et 1 Do 17Z à Kemi

Le Dornier Do 17Z-2 DN-57 du PLeLv 46 est préparé pour une mission sur l'aérodrome de Kemi, en novembre 1944. Les engins sous les moteurs abritent un brasero pour réchauffer le carter d'huile. (A. Bremer, collection de l'auteur)



– PLeLv 48, 9 Blenheim à Vaala

– *Osasto* Jauri, 1 NK et 1 JU à Pyykösjärvi.

Le lendemain se déroule le dernier affrontement entre les infanteries allemande et finlandaise sur la route de l'Arctique, près d'Ivalo, ville évacuée deux jours plus tard par les Allemands.

Le 2 novembre, les Myrsky effectuent leur première sortie opérationnelle, une mission de reconnaissance réalisée par deux appareils sur Enontekiö. Dans les premiers jours du mois, le mauvais temps gêne les opérations aériennes au-dessus de la Laponie et seules quelques missions sont menées par les SB-2 du PLeLv 6 en mer Baltique.

Le 7 novembre, le TLeLv 14 s'installe à Kemi, mais cette unité de participera plus aux opérations en cours. Le 16, les bombardiers sortent à nouveau en force, réalisant 18 sorties sur des camps et des dépôts. Le lendemain, le PLeLv 46 et l'*Osasto* Jauri sont absorbés par le PLeLv 44.

Le 18 novembre, le Brewster BW-370, touché par le tir de l'infanterie allemande, est détruit dans un atterrissage forcé. C'est le dernier appareil perdu de la guerre de Laponie. Le PLeLv 48 effectue son ultime sortie opérationnelle.

Selon les termes de l'armistice, la démobilisation commence le 20 novembre et les réservistes sont renvoyés dans leurs foyers. Les troupes finlandaises occupent Utsjoki, la ville la plus septentrionale de la Finlande. La guerre est pratiquement terminée et seuls quelques groupes armés allemands sont encore présents dans le secteur nord-ouest de la Finlande.

Le 22 novembre, le PLeLv 42 arrive à Kemi et absorbe les Blenheim et le personnel du PLeLv 48. Le colonel Sarko ayant été démobilisé, le lieutenant-colonel Birger Gabrielsson prend le commandement du *Lentoryhmä* Sarko qui est rebaptisé *Lentoryhmä* tout court.

Le 23 novembre, les Myrsky effectuent leur dernière mission de guerre. Quatre SB-3 du PLeLv 6 sont transférés à Turku le lendemain. Le 28, c'est au tour des Brewster de réaliser leur ultime sortie opérationnelle. Le mauvais temps et la neige empêchent toute mission pendant quatre semaines.

Nouvelle réorganisation

Le 3 décembre, le *Lentorykmentti* 4 du lieutenant-colonel Gabrielsson est créé pour reprendre les activités aériennes contre les Allemands. Le lendemain, l'Ilmavoimat est ramenée à ses effectifs du temps de paix et les unités sont rebaptisées comme suit :

– **LeR 1**

TLeLv 12 devient HLeLv 11

TLeLv 13 devient HLeLv 13

– **LeR 2**

HLeLv 28 devient HLeLv 21

HLeLv 26 devient HLeLv 23

– **LeR 3**

HLeLv 24 devient HLeLv 31

HLeLv 34 devient HLeLv 33

– **LeR 4**

PLeLv 42 devient PLeLv 41

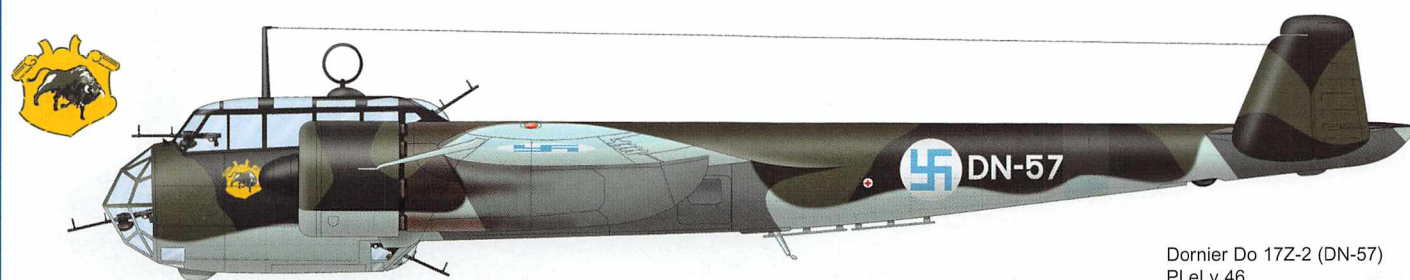
PLeLv 44 devient PLeLv 43

PLeLv 46 devient PLeLv 45

Les HLeLv 30 et 32, PLeLv 6 et 48 et TLeLv 14 sont dissous. Les SB-2 de lutte maritime du PLeLv 6 sont versés au PLeLv 45.



© P-A. Tilley - 2001



Dornier Do 17Z-2 (DN-57)
PLeLv 46
Kemi, novembre 1944.

Le 23 décembre, les raids de harcèlement se poursuivent, généralement menés par des avions isolés. Le 30 décembre, la commission de supervision informe le commandement de l'Ilmavoimat que des formations pouvant atteindre jusqu'à 10 C-47 américains effectuèrent des navettes entre Kallax, dans le nord de la Suède, et Kirkenes, à travers la Laponie. La commission attend des Finlandais qu'ils assurent la sécurité de ces vols.

Retour progressif à la paix

Le 2 janvier 1945, Le PLeLv 41 effectue sa dernière mission, la bombardement de baraquements à Naimakkajärvi par deux Blenheim. Le 16 janvier, huit C-47 survolent Kemi, mais les ordres ne sont pas encore arrivés jusqu'au PLeLv 43. Le Ju 88 JK-268 décolle en catastrophe pour intercepter les intrus et rattrape la formation à Vuotso à la suite d'une poursuite de 300 km. Après avoir tiré quelques coups de semonce, l'équipage reçoit juste à temps un message par radio de rebrousser chemin.

Entre le 23 et le 26 janvier, toutes les unités, à l'exception du PLeLv 43, quittent Kemi pour leur base de temps de paix. Le LeR 1 s'installe à Pori, le LeR 2 à Rissala, le LeR 3 à Utti et le LeR 4 à Luonetjärvi.

Le 21 février, le général Andreïev de la commission de supervision alliée informe le général Lundquist, commandant en chef des forces aériennes finlandaises, que la svastika bleue est désormais proscrite. Le fait qu'elle fut appliquée sur les avions finlandais quinze ans avant de devenir le symbole de l'ordre nazi n'entrera pas en ligne de compte. Le 1^{er} mars, le commandement finlandais reçoit de nouvelles propositions de changement de marque de nationalité et, le 1^{er} avril 1945, l'ordre est donné d'adopter la cocarde bicolore, bleue et blanche, avec effet rétroactif au 15 mars.

Le 4 mars 1945, le gouvernement finlandais déclare officiellement la guerre à l'Allemagne avec effet rétroactif au 15 septembre 1944 – la manière typique des Soviétiques de gérer ce genre de situation !

Le 9 mars, un Blenheim retourne au front, effectuant avec le PLeLv 45 des missions antisousmarines au-dessus de la Baltique. Il en réalise quatre, la dernière le 13 mars.

Le 22 mars, un DB-3 et un Do 17 exécutent la dernière mission offensive de la guerre de Laponie en bombardant des baraquements au nord de Kilpisjärvi. Le même jour, un SB-2 réalise la dernière sortie au-dessus de la Baltique.

Les ultimes missions sont menées le 4 avril par le PLeLv 43. Le Do 17Z DN-55 photographie le secteur de Kilpisjärvi et le Ju 88 JK-268 effectue une reconnaissance sur Nordreisa, Lyngfjorden et Balsfjorden.

Les dernières troupes allemandes quittent Kilpisjärvi le 27 avril et la guerre est enfin terminée pour de bon.

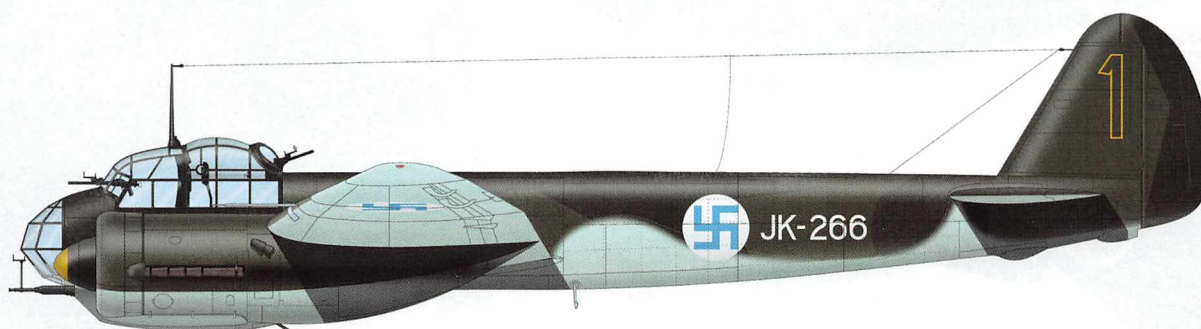
Conclusions

La guerre de Laponie a duré 183 jours, du 2 octobre 1944 au 4 avril 1945. Pendant cette période, les conditions météo n'ont permis les vols que pendant 43 jours. Les bombardiers ont accompli 405 sorties, les chasseurs 149 et les ambulances 88. Sur 808 sorties programmées, 168 ont été annulées en raison des conditions atmosphériques extrêmes rencontrées à cette période de l'année.

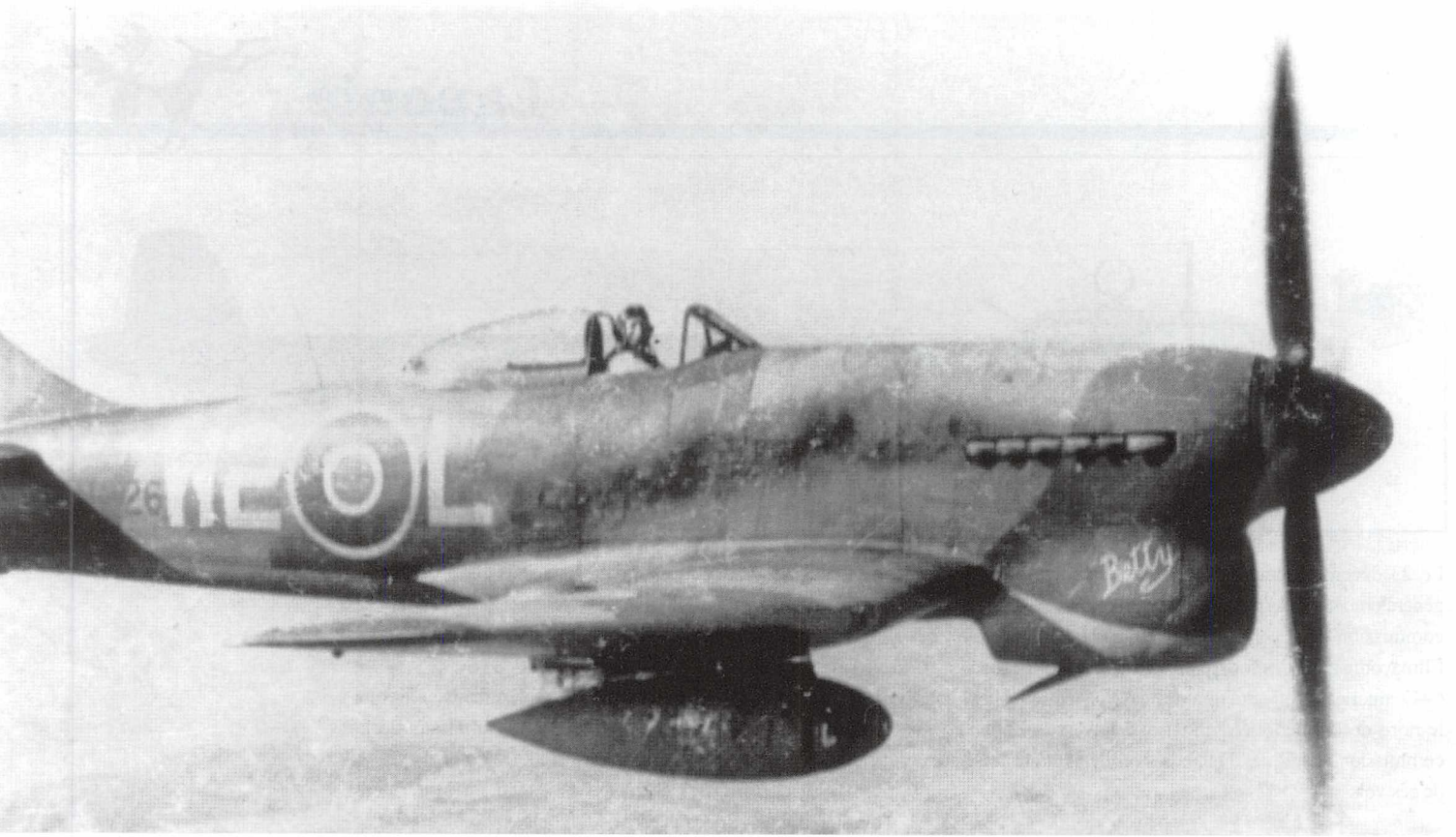
Les opérations aériennes n'ont que peu perturbé la retraite des troupes allemandes, parfaitement planifiée et exécutée. De toute façon, les aviateurs finlandais furent peu motivés pour combattre leurs anciens frères d'armes.

[1] L'historique du Myrsky a été publié dans le n° 12 d'Aéro-Journal.

© P-A. Tilley - 2001



Junkers Ju 88A-4 (JK-266)
PLeLv 44
Kemi, novembre 1944.



Malcolm Laird

Du Tempest au Meteor



Warren Schrader fut à l'origine refusé par la Royal New-Zealand Air Force pour des raisons médicales, suite à la découverte d'une lésion de sa paroi abdominale. Après une intervention chirurgicale, il pratiqua de nombreuses heures de gymnastique pour retrouver la forme physique, avant d'être enfin accepté dans un école de pilotage en mars 1941. Son premier tour d'opérations l'amena au N° 1435 Squadron qui volait sur Spitfire en Méditerranée. Le 10 juin 1944, il devint instructeur de tir aérien en Égypte.

« J'ai tellement pratiqué le tir aérien en tant qu'instructeur que je pense que ce fut l'une des principales raisons de ma réussite dans mes tours d'opérations suivants en Europe et en Angleterre. »

En février 1945, il fut transformé sur Hawker Typhoon, puis sur Tempest et, le 7 mars 1945, le Squadron Leader Warren Schrader fut affecté au N° 486 (NZ) Squadron, alors basé en Hollande. Il arriva en tant que surnuméraire, le commandement de l'unité étant assuré par le Squadron Leader Keith Taylor-Cannon. *« Malheureusement Taylor-Cannon fut abattu et tué, alors j'ai pris la tête de l'escadrille. »*

Reconnaissances armées

« Je dois avouer que j'ai trouvé dans l'attaque au sol une expérience très agréable et, disons, "stimulante"; mais cela n'allait pas sans comporter quelques dangers et nous avons subi de lourdes pertes due à l'intensité de la flak. Bien que nous étions exclusivement engagés dans l'attaque au sol, nous rencontrions un grand nombre d'appareils allemands et nous avons entamé une impressionnante série de victoires aériennes. Voici comment cela fonctionnait généralement : on nous affectait un secteur pour exécuter une "reconnaissance armée", un nom plutôt étrange pour ce qui était une mission de destruction générale. À cette époque, nous volions en formation de huit Tempest. Pour chaque mission, nous décollions à neuf, de manière à ce que si l'un d'entre nous devait rentrer à la base à la suite d'ennuis mécaniques, le neuvième puisse prendre sa place. J'étais très impressionné par le fait que les Allemands continuent encore à voler bien qu'étant totalement submergés sous le nombre à cette période de la guerre. Notre escadrille a rencontré de très nombreux appareils allemands jusqu'en avril 1945 et au cours de ce mois, nous avons abattu 31 appareils ennemis.

« Le 15 avril, nous avons engagé une formation de neuf Fw 190 et avons réussi à en détruire huit et à endommager le neuvième, pour une seule perte de notre côté, due en fait à un ennui de moteur. Le pilote, Ralph Evans, a sauté et a eu la chance d'être recueilli par une patrouille de reconnaissance britannique qui opérait derrière les lignes ennemies. Le pilote "de secours" avait demandé à rester avec les huit autres et en acceptant sa présence, j'avais dû inconsciemment prévoir notre retour avec le nombre habituel d'avions !

« De retour à Faßberg après avoir détruit un 109 dans le secteur de Lübeck dans la matinée du 1^{er} mai, je me sentais en pleine forme et prêt à repartir dans l'après-midi. Ma joie tourna court quand on m'apprit que Jamie (le Group Captain P.G. Jameson) voulait me voir sur le champ. En me rendant à son bureau, je me demandais



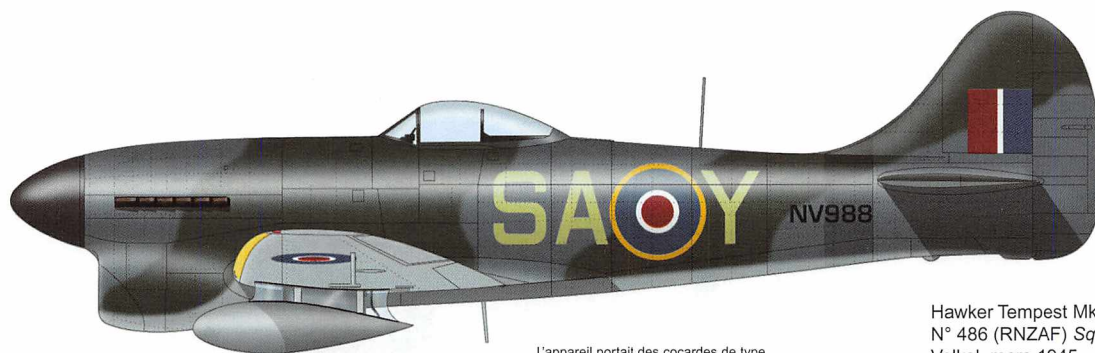
quelles bêtises mes pilotes du 486 avaient bien pu commettre. Ce n'était tout de même pas encore le bris de la jeep de l'état-major de l'escadrille ? Je m'étais déjà fait remonter les bretelles pour ce coup. Cette fois, Jamie avait l'air détendu. Il m'informa qu'à compter du 1^{er} mai, j'étais promu au rang de Wing Commander et que je devais rejoindre sans délai le N° 616 Squadron équipé en Gloster Meteor Mk. III à Lüneberg. Ce fut une grosse surprise pour moi, car je n'avais encore jamais vu un avion réaction et je n'avais qu'entendu parler de ces

Ci-dessus : le Squadron Leader Warren Schrader (DFC et bar) à l'époque où il commande le N° 486 (RNZAF) Squadron équipé en Tempest Mk. V. (Photo W. Schrader)

Ci-dessous : petit incident survenu à ce Tempest du N° 33 Squadron à Predannack début 1945. Cette unité opérait également depuis les Pays-Bas. (Photo D. Kain)



© P-A. Tilley - 2001



L'appareil portait des cocardes de type C1 sur les extrados.

Hawker Tempest Mk. V (NV988)
N° 486 (RNZAF) Squadron
Volkel, mars 1945.

Page 56, en haut :
un appareil du N° 80 Squadron
surnommé « Betty ».
À Volkel, les N° 3, 80 et 486
Squadrons formaient le 122
Wing, tous sur Tempest Mk. V.
(Photo T. Neilsen)

Page 56, en bas :
le Flight Lieutenant M.M.
Mullenders du N° 616
Squadron effectue un vol de
démonstration à bord de son
Meteor Mk. III EE240 (« R »)
au-dessus de la Belgique en
février 1945, afin de familiariser
les servants de DCA avec la
silhouette de ce nouveau venu
sur le front.
(Blitz Publications)

Ci-dessous :
le Flight Lieutenant Dennis
Barry, commandant le Flight B
du N° 616 Squadron.
On distingue à peine une
minuscule décoration person-
nelle sur le nez de son Meteor
Mk. III.
(D. Barry, via T. Neilsen)



trucs qui volaient sans hélice. D'après ce que je compris, les huiles de l'état-major désiraient fortement voir un Meteor abattre un avion allemand, de préférence un Me 262, avant que la guerre soit terminée en Europe – on n'avait en effet que fort peu de temps devant soi.

Sur Meteor

« Dans l'après-midi, je fus conduit à Lüneberg où j'effectuai une demi-heure de vol en double commande sur un Airspeed Oxford en compagnie de mon prédécesseur, parce que je manquais d'expérience en matière de multimoteurs. Comme transformation du Tempest au Meteor, c'était un peu mince. Cependant, le lendemain matin, après un amphi cabine et un tour de circuit de quarante minutes (à bord du Meteor YQ-R), j'effectuai ma première mission (à bord du YQ-F) avec l'un des commandants de Flight comme n° 2. Nous avons effectué une reconnaissance armée dans la région de Lübeck, suivie d'une autre (à bord du YQ-E) vers Neumünster. Bien que nous n'attaquions que des objectifs terrestres, il était déjà manifeste que le Meteor manquait d'autonomie et de rayon d'action pour opérer continuellement à basse altitude.

« Le 3 mai fut une journée un peu plus mouvementée. Lors de ma première sortie du jour (YQ-H), sous une forte pluie, mon aile et mon moteur gauches ont percuté

la cime d'un arbre et le feuillage s'avéra indigeste pour la turbine qui s'arrêta. Au moins, on eut la certitude que le Meteor se comportait fort bien à 290 km/h sur un seul moteur.

« Nous sortions à peine de nos avions quand l'Air Marshal Harry Broadhurst nous gratifia d'une visite surprise. Sa première question fut de savoir pour quelle raison les avions n'étaient pas en train de voler. On lui répondit que nous venions juste d'atterrir, mais son regard perçant s'était déjà posé sur le Meteor endommagé, avec son aile et sa nacelle cabossées. Bien évidemment, il voulut savoir ce qui s'était passé et qui était le pilote. Son regard d'acier me transperça le cerveau pendant une éternité, puis sans autre commentaire, il me demanda quel était mon programme pour le reste de la journée.

« Au cours de la deuxième sortie de la journée (YQ-M), nous n'avons encore trouvé que des cibles au sol. Mon appareil fut touché par des armes automatiques légères et endommagé par des débris du sol. En raison de sa vitesse, le Meteor avait la mauvaise manie d'arriver au-dessus de sa cible au moment où les morceaux divers et variés arrachés de la cible arrosaient le ciel. Lors de la troisième sortie du jour (YQ-F, avec le Flight Lieutenant A.G.P. Jennings comme n° 2), un Me 109, un He 111 et un Ju 87D furent détruits au sol sur un aérodrome. Au moins, mon avion est rentré sans bosse ni trou.

« Le 4 mai, nous n'avons eu le temps que pour une dernière mission de guerre de vingt minutes (YQ-R) avant de recevoir le message de cesser toute opération. Dans la journée, on a appris qu'il n'y aurait plus de mission opérationnelle et il était évident que la guerre en Europe était sur le point de se terminer. Je me souviens très bien avoir arpenté l'aérodrome, devenu si calme, sans un bruit d'avion, par une belle journée ensoleillée, pensant en moi-même : « Je m'en suis sorti, je suis vivant ! ». La chose suivante à laquelle pensai fut : « Et qu'est-ce que je vais faire du reste de ma vie ? ». Si j'arrivais à 70 ans, il me restait encore 46 ans à occuper d'une manière ou d'une autre.

Aux commandes du 262

« Cependant, ce n'était pas encore la fin des agitations, car nous avions appris que deux pilotes de Me 262 (désireux de ne pas rencontrer les Russes) s'étaient posés à Faßberg. D'avis que ce serait chouette de recueillir un

© P-A. Tilley - 2001



La lettre «R» était répétée en rouge sur la trappe avant.

Gloster Meteor Mk. III (EE240)
N° 616 Squadron
Wing-Commander Warren Schrader
Lüneberg, 4 mai 1945.

couple de 262, moi-même et un autre pilote sommes partis pour y jeter un œil dessus. Ils avaient l'air en parfait état, alors j'ai décidé de les ramener à Lübeck. Le problème était qu'ils avaient été livrés sans manuel d'instructions. Quand on nous a dit qu'il y avait un camp de prisonniers dans le coin, on a emprunté une jeep avec le mince espoir que l'armée avait mis la main sur quelqu'un qui connaîtrait nos joujoux. Le camp qui venait juste d'être monté était commandé par capitaine britannique exténué qui n'avait qu'un personnel minimum pour contrôler plusieurs milliers de prisonniers de guerre. Malgré tout, il se montra très coopératif et envoya un interprète poser des questions à un groupe de pilotes de la Luftwaffe. Rapidement, on a pu discuter avec un Oberstleutnant qui avait commandé une unité de Me 262 et qui parlait assez bien l'anglais [1]. Il accepta volontiers de nous aider, ce qui le sortait de l'ennui et de la routine du camp. Il s'avéra être un type charmant. "Je n'étais qu'un pilote de chasse, pas un Nazi", évidemment – qui l'était ? Le capitaine du camp était ravi de se débarrasser de l'un de ses pensionnaires et je suis sûr qu'il n'aurait pas fallu trop le pousser pour qu'il nous en libère quelques autres.

« Le temps de suivre un amphi cabine, il était trop tard pour partir sur Lübeck, alors on est allés au mess pour prendre nos dispositions pour la nuit et payer un verre à notre nouveau copain. Le lendemain, 29 mai 1945, un Group Captain de la RAF a eu la gentillesse de faire enlever un morceau de barrière entre la piste de Faßberg et un grand pré adjacent. Notre expert allemand a dit que cela devrait nous permettre d'avoir une longueur de piste suffisante pour décoller. La vitesse de décollage avait l'air terrifiante !

« En fonction de la hiérarchie, c'était à moi qu'échouait l'honneur douteux de décoller en premier. La queue dans le vent, je mis pleins gaz, relâchai les freins et en avant ! Arrivé en bout de piste, l'appareil ne manifestait aucune envie de lever le nez et, en raison de sa charge alaire élevée, le forcer n'était pas une bonne idée. Un dos d'âne à l'endroit où se trouvait la portion de barrière qui avait été enlevée, fit bondir le 262 en l'air et, après un rebond sur le pré qui nous servait de piste auxiliaire, la machine resta en l'air. Même avec le nez maintenu prudemment vers le bas, l'appareil accélérât d'une manière impressionnante.

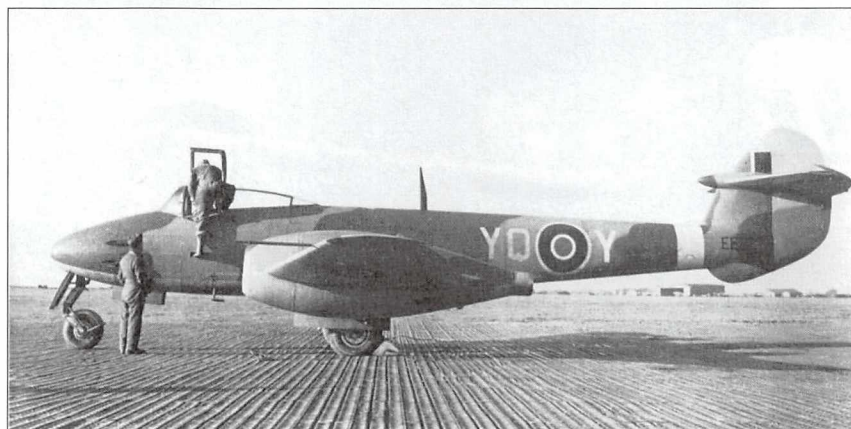
« L'autre 262 a réussi à décoller sans problème. Nous avons mis le cap sur Lübeck à une vitesse de croisière de 450 km/h selon les réglages recommandés. Un rapide

regard circulaire m'a fait voir deux gros moteurs montés sur deux petites ailes. Cela m'a amené à augmenter de 20 km/h la vitesse d'approche pour préserver un fils à sa mère. À l'arrivée, mon n° 2 a atterri avec succès, ce qui était encourageant, alors il m'est venu à l'idée d'amuser la galerie en faisant un passage ou deux au ras des marguerites. Le mess des officiers, une construction en brique d'avant-guerre, était situé au fond du terrain, sur une petite butte, de sorte qu'il est possible de passer à la hauteur des fenêtres du premier étage. Après quelques passages à basse altitude et haute vitesse, le temps était venu d'atterrir. C'est là que les choses se sont gâtées. Train abaissé, seulement deux lampes vertes allumées – pas d'indicateur de la roue de nez. Train rentré, train à nouveau sorti, toujours seulement deux lampes vertes. Deux ressources violentes n'y ont rien fait. Sans radio, je ne pouvais pas demander à la tour de contrôler mon train; je n'avais d'autre choix que d'atterrir et espérer. Il m'a été possible de tenir le nez cabré jusqu'à environ 120 km/h après le toucher, mais il s'est abaissé jusqu'à ce que les deux nacelles frottent sur le béton de la piste. Bien que les gaz et l'arrivée d'essence aient été coupés, les deux moteurs ont pris feu.

« Après l'arrêt, j'ai sauté hors de l'appareil et j'ai attendu l'arrivée des pompiers, suivis de près par le Group Captain Johnnie Johnson dans son magnifique roadster Mercedes. Du grand sourire qui illuminait son visage, je déduisais que l'inconfort de ma situation n'était pas pour lui déplaire. "Absolument merveilleux, dit-il. Vous faites du radada, vous nous faites sortir pour regarder et maintenant vous allumez un feu de joie. Absolument merveilleux !" Ce n'était pas exactement ce

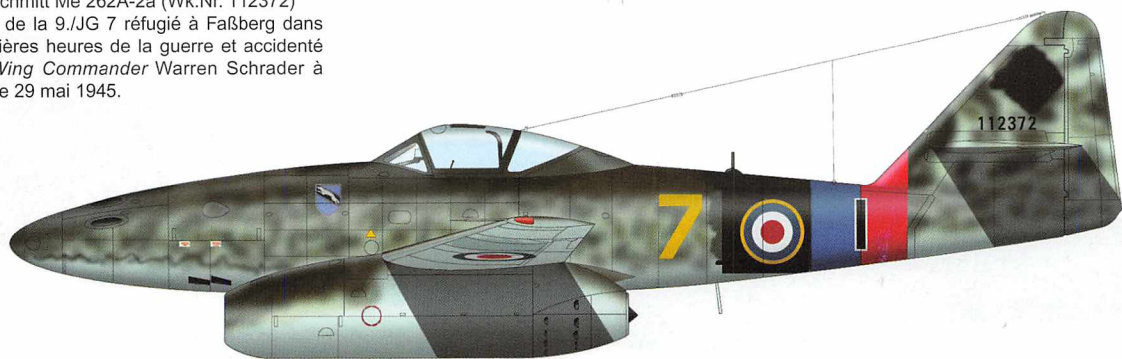
[1] Il s'agit en fait de l'Oberleutnant Friedrich Schlüter, TO de la 2./NAG 6. [NDLR]

Ci-dessous : le Meteor Mk. I EE227 du N° 616 Squadron vers novembre 1944, l'un des seize qui entra en service avec la RAF. (Imperial War Museum)



Du Tempest

Messerschmitt Me 262A-2a (Wk.Nr. 112372)
Appareil de la 9./JG 7 réfugié à Faßberg dans
les dernières heures de la guerre et accidenté
par le Wing Commander Warren Schrader à
Lübeck le 29 mai 1945.



© P-A. Tilley - 2001

que voulais entendre. On a compris par la suite que la contre-fiche de la roue avant avait été endommagée à l'atterrissage à Faßberg et qu'une fois relevée, elle ne pouvait plus descendre. Bien que l'incendie ait été rapidement maîtrisé, réparer l'appareil était au-dessus de nos capacités et on l'a considéré comme détruit [2].

« Finalement le 616 Squadron avait réussi à détruire un Me 262, mais, malheureusement, après le coup de sifflet final. Après plusieurs accidents mortels, un ordre interdit les baptêmes de l'air dans ces ex-avions ennemis. L'autre 262 fut ensuite transporté en Angleterre pour y être évalué par nos experts.

Me 262 contre Meteor

« Le Messerschmitt Me 262 était un appareil infiniment supérieur au Gloster Meteor : 90 à 100 km/h plus rapide, une voilure en flèche et conçu pour le vol à réaction. À l'inverse, le Meteor était un appareil classique qui se trouvait avoir deux réacteurs. Pour moi, à cette époque, le plus déconcertant dans le 262 était sa courte voilure en flèche très en retrait par rapport au poste de pilotage, ce qui donnait l'impression de voler avec presque rien.

« Après la victoire, comme on n'avait plus grand chose à faire, on a volé sur un grand nombre d'appareils allemands. On avait mis la main sur un Junkers Ju 34, un monomoteur de transport prédécesseur du trimoteur Ju 52. C'était une machine très simple avec une faible vitesse de décrochage et une faible vitesse de croisière par conséquent. Et aussi un Siebel 204, un bimoteur de

communication plutôt rapide. On l'utilisait pour aller se balader à Copenhague ou ailleurs. Le Siebel était plus sophistiqué et plus agréable à piloter, mais son nez vitré faisait que vous voyiez le sol en regardant vos pieds sur le palonnier. Un peu perturbant pour quelqu'un qui avait passé la plupart de ses heures de vol dans un chasseur avec un énorme moteur devant lui.

« À Lübeck, on meublait les temps creux par des vols d'entraînement. Il fallait faire attention sur le circuit d'atterrissage, parce que nous n'étions qu'à deux kilomètres du secteur russe et ils avaient pris la sale manie de tirer sur tout ce qui s'aventurait au-dessus de leur secteur. Même si les Allemands avaient déposé les armes, tout danger n'était pas écarté.

« Après avoir quitté le 616 Squadron (renuméroté 263 maintenant) fin 1945, je suis entré à l'Empire Central Flying School de Hullavington, où j'ai volé sur à peu près tous les types d'avions en service dans la RAF, y compris des bombardiers et même le Sunderland. J'y ai étudié la météo, la théorie du vol, la gestion et tout un tas d'autres trucs qu'on n'avait pas eu le temps de m'apprendre pendant la guerre. En juillet 1946, j'ai quitté la RAF et suis revenu en Nouvelle-Zélande pour rentrer chez mon ancien employeur, Philips Electrical Industries. Je m'y suis plutôt ennuyé, mais au moins j'y ai fait la connaissance de ma future femme. Tout à fait par hasard, j'ai entendu dire que la NAC (National Aviation Corporation) recrutait des pilotes, mais je n'imaginais pas qu'ils veuillent d'anciens pilotes de chasse. Cependant, Johnny Walker, le chef pilote de la compagnie, a demandé à me rencontrer dans sa voiture sur le parking du siège social de Philips à Wellington. On a discuté pendant un quart d'heure et il m'a dit qu'avec mes états de service dans la RAF il n'y avait aucune raison que ça se passe mal à la NAC – et quand pouvez-vous commencer ? C'était mon entretien d'embauche ! » Warren Edward Schrader termina sa carrière de PN à la NAC comme chef pilote en 1976. Il prit sa retraite en 1983 et il demeure à une trentaine de kilomètres d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, avec sa femme Valerie, dont il a eu deux fils, Neil et Gordon.

Une des nombreuses épaves qui jonchaient le sol de l'Allemagne après la fin des hostilités.

Il s'agit ici d'un Fw 190D-9 (Wk.Nr. 500647) portant un « 4 » marron sur le fuselage (chiffre répété à la main sur la trappe du train).

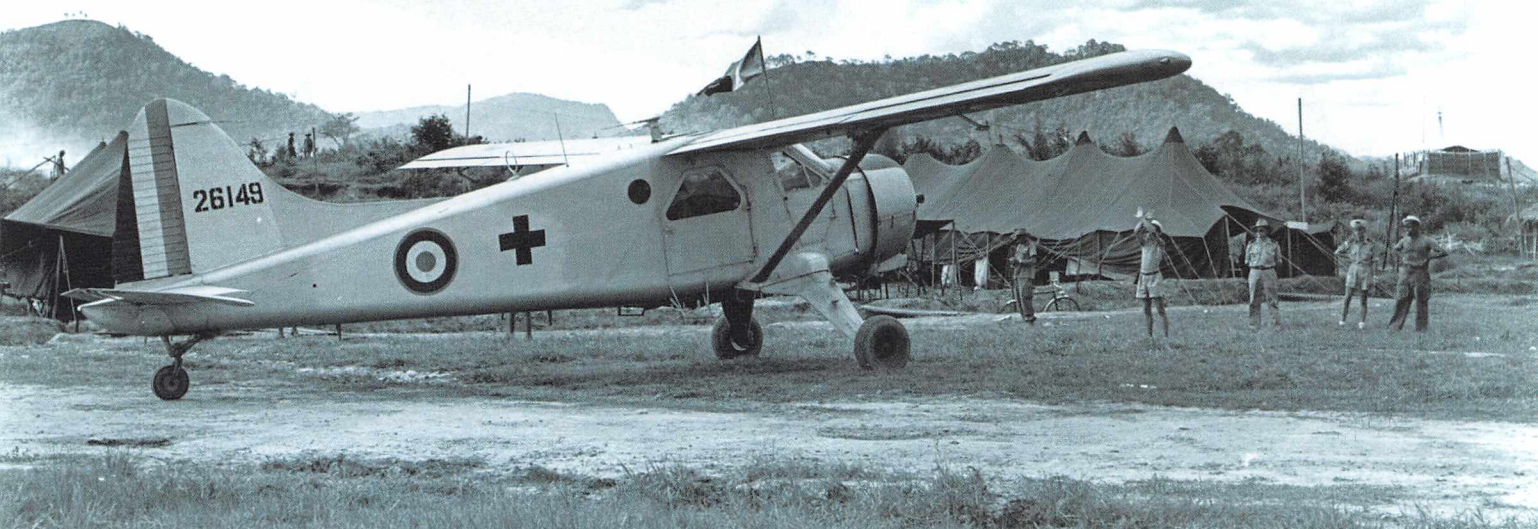
Cet appareil, appartenant selon toute vraisemblance à la 7./JG 26, a été trouvé à Hustedt, près de Celle à la mi-avril 1945. (W. Blain, via M. Hampton)



[2] Ce Me 262 Wk.Nr. 112372 fut en fait rapidement réparé et le 23 juin 1945, il fut transféré par la voie des airs à Farnborough, où il lui fut attribué le matricule AM51.

Cet appareil se trouve actuellement en exposition sur la base de la RAF à Cosford.

Beaver en Indochine



En Indochine, dans le cadre du plan d'assistance mutuelle (PAMEO), les États-Unis fournissent à la France des avions de combat et de transport. De son côté, la France est chargée de la mise en place et du soutien des avions légers (MS 500, Nord 1000/1002). En 1953, ces matériels donnent des signes de fatigue et ne sont plus guère adaptés aux besoins opérationnels. La France n'étant pas en mesure de les remplacer par des avions modernes, les États-Unis décident de livrer des L-19 et L-20 au titre des forces terrestres. Si les L-19 servent à rééquiper deux des groupes d'avions d'observation d'artillerie (22^{ème} et 23^{ème} GAOA) de l'ALAT (récemment créée), les L-20A Beaver sont pris en compte par l'armée de l'Air pour être mis en service au sein des escadrilles de liaison aérienne (ELA).

Affectation aux ELA d'Indochine

L'avion n'est pas inconnu en Indochine. Quelques compagnies civiles (Aigle Azur notamment) en utilisent déjà quelques exemplaires qui sont très appréciés. Douze exemplaires doivent être livrés par les Américains. Les sept premiers sont débarqués dans le port de Saigon le 9 mars 1954 et les cinq autres le 10 avril. Un an plus tard, pour compenser les pertes et satisfaire les besoins de la commission internationale de contrôle (CIC), six autres sont pris en compte le 29 mars 1955.

Remis en état de vol au parc 18/192 de Bien Hoa, les douze Beaver sont affectés sans tarder aux ELA :

- 5 à l'ELA 52 de Saigon;
- 4 à l'ELA 53 de Hanoi;
- 3 à l'ELA 54 de Tourane.

Le lecteur trouvera dans le tableau ci-après le numéro de

série des avions et la date précise de prise en compte.

Après la fin des combats et le repli des forces françaises au sud du 17^{ème} parallèle, l'ELA 52 va progressivement prendre en compte tous les L-20A encore en service en Indochine. Au 15 juin 1955, elle dispose de 14 L-20A (9 provenant du premier lot et 5 du second). Les pertes par accident et les premiers versements à l'USAF réduisent ce nombre à neuf lors de la transformation de l'ELA 52 en ETLA 52, début août 1956.

Cet escadron de transport et de liaison aérienne récupère, outre les neuf L-20A restant en service, treize C-47 du GT 1/64 Béarn. À partir de février 1957, les Beaver sont progressivement reversés au parc 18/192 dans l'attente de leur restitution à l'USAF et, à la dissolution de l'ETLA 52 (15 mai 1957), il n'en reste plus qu'un seul exemplaire en service.

Dernière unité constituée de l'armée de l'Air en Indochine, l'escadron d'hélicoptère 1/65 dispose d'une douzaine de H-19B et HRS-1, de deux C-47 et du L-20A 53-8167. Celui-ci sera remis à l'USAF fin janvier 1958.

Emploi opérationnel

Dès 1953, les forces françaises font appel aux Beaver de la compagnie Aigle Azur pour leurs liaisons avec les postes éloignés et les maquis du groupement de commandos mixtes aéroportés (GCMA). C'est l'un de ces avions piloté par M. Nicolaï qui se pose à Dien Bien Phu le 22 novembre 1953, le lendemain du parachutage.

Les L-20A sont utilisés dès leur arrivée dans les ELA pour des liaisons en tout genre, transports légers, évacuations sanitaires... Un premier appareil (52-6147) de l'ELA 53 est perdu le 6 mai 1954 à Phuc Nhac (Tonkin), atteint par les tirs du Viêt-minh au décollage.

J. Mutin

Arrivée d'un L-20A (52-6149) de l'ELA 53 sur la piste de Luang Prabang avec à son bord des blessés évacués de Dien Bien Phu.
(ECPA)



Ci-dessus :
le 158 photographié à Bach Mai fin juillet 1954 alors qu'il est utilisé par l'ELA 53.
(Collection J. Mutin)



Ci-contre et ci-dessous :
des L-20A sont rassemblés à Luang Prabang fin mai 1954 pour l'évacuation des blessés de Diên Biên Phu.
Le premier travail est de peindre les croix rouges sur les appareils.
Ci-contre, le 159 appartenant alors à l'ELA 52.
Ci-dessous, deux appareils de l'ELA 54.
(ECPA)



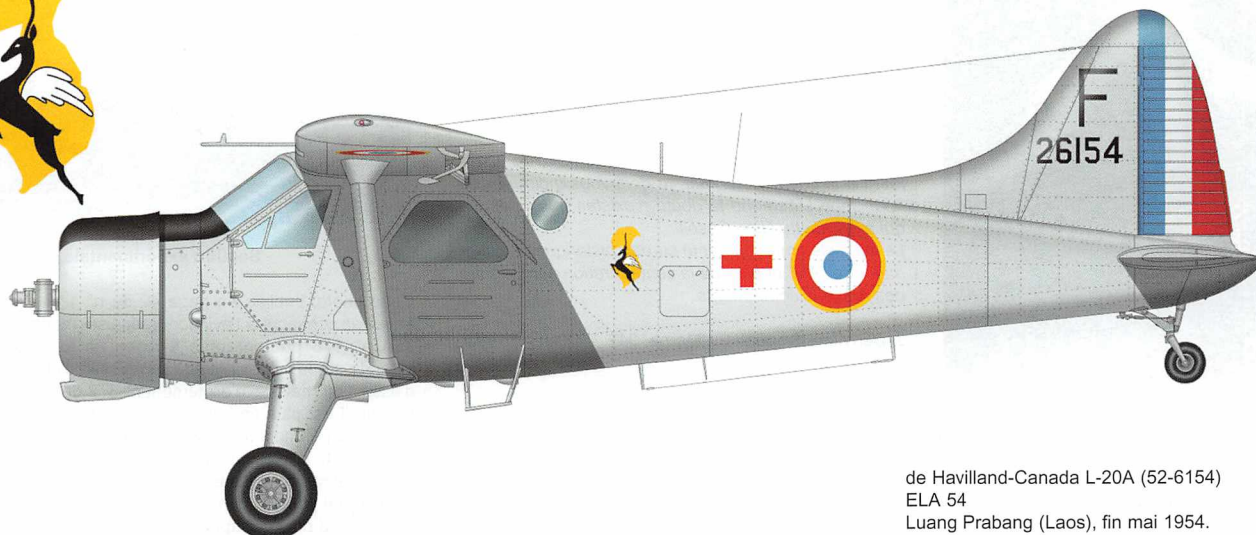
La récupération des blessés de Diên Biên Phu rendus par le Viêt-minh rassemble à Luang Prabang (Laos) une demi-douzaine de L-20 et des H-19 des ELA, frappés du signe de la Croix rouge internationale. Seuls avions capables d'opérer à partir de la portion de piste remise en état à Diên Biên Phu, les Beaver évacuent 354 des 858 blessés libérés entre le 15 et le 26 mai 1954.

Les missions se poursuivent, toujours plus nombreuses et variées [1] dans des conditions souvent difficiles.

Le cessez-le-feu (27 juillet 1954 pour le Nord Viêt Nam et 11 août 1954 pour le Sud), après une interruption temporaire des vols, ne ralentit pas l'activité des Beaver. Une nouvelle mission mobilise les avions : le transport à travers l'Indochine des membres de la CIC chargés de contrôler l'application du cessez-le-feu.

Les forces françaises quittent progressivement la zone située au nord du 17^{ème} parallèle. L'ELA 53, d'abord repliée à Cat-Bi, est dissoute fin janvier 1955 et ses avions sont partagés entre les ELA 52 et 54. Cette dernière est dissoute à son tour fin mai.

À partir du 1^{er} juin 1955, l'ELA 52 reste la seule unité de liaison en Indochine. Avec les hélicoptères de l'EH 1/65, elle doit satisfaire les besoins du commandement français au Sud Viêt Nam, Laos et Cambodge, ainsi



de Havilland-Canada L-20A (52-6154)
ELA 54
Luang Prabang (Laos), fin mai 1954.

de Havilland Canada L-20A Beaver

Pour répondre à un cahier des charges publié par le département des Eaux et Forêts de l'Ontario (Canada), la firme de Havilland Canada conçoit le DHC-2 Beaver, un monomoteur à aile haute doté d'une capacité ADAC (à décollage et atterrissage courts) exceptionnelle.

Équipé d'un moteur Pratt & Whitney R-985 en étoile de 450 ch, le prototype effectue son premier vol le 16 août 1947.

Au total, 1 657 exemplaires sont construits, parmi lesquels 1 014 L-20A et L-20B, dont 323 sont fournis à l'USAF (les survivants seront rebaptisés U-6 en 1962), 645 à l'US Army et 46 à l'armée de Terre britannique. Le *Strategic Air Command* américain en emploie 58 comme avions de liaison et de transport léger pour ses sites de missiles intercontinentaux. Quelques machines sont transformées en biplaces et cédées à l'US Navy sous la dénomination de TU-6A.

Le L-20A, version militarisée du DHC-2, diffère par une instrumentation et un équipement radio plus complets. Il peut également recevoir un réservoir supplémentaire à l'arrière du fuselage.

Pouvant être équipé de roues, de flotteurs ou de skis, le Beaver est utilisé dans plus de vingt pays différents, en plus des États-Unis et du Canada. Si de nos jours, le Beaver a disparu des inventaires militaires, beaucoup volent encore sous des livrées civiles aux quatre coins du monde.

Caractéristiques techniques

Type : avion utilitaire léger (1 homme d'équipage et 7 passagers)

Moteur : un Pratt & Whitney R-985-AN-1/3 Wasp Junior de 7 cylindres en étoile, développant 450 ch au décollage.

Performances

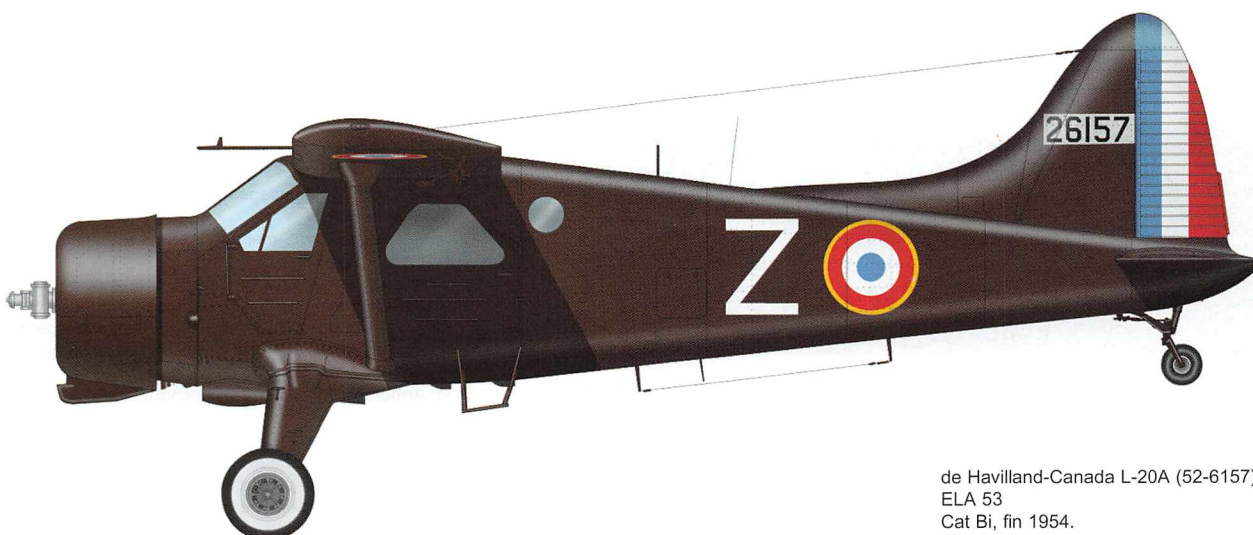
Vitesse maximale : 262 km/h à 1 500 m
Vitesse de croisière : 230 km/h à 1 500 m
Plafond pratique : 5 500 m
Distance franchissable maximale : 1 200 km
Course de décollage : 170 m (à pleine charge)
Franchissement d'un obstacle de 15 m : 270 m (idem)
Distance d'atterrissage : 150 m

Poids

À vide : 1 295 kg
Maximal en charge : 2 320 kg

Dimensions

Envergure : 14,63 m
Longueur : 9,22 m
Hauteur : 2,74 m



de Havilland-Canada L-20A (52-6157)
ELA 53
Cat Bi, fin 1954.

REÇU 5 SUR 5



La victoire de Jean Miramond

Dans l'article concernant l'Aéronautique navale (n° 18), à la date du 15 juin, vous indiquez : « Du côté italien, le Capitano Nino Caselli de la 365^e Squadriglia a été abattu; son Fiat CR.42 (MM.5579) est probablement celui abordé par Le Bihan. »

Sachant l'importance que vous attachez très justement à la vérité historique, je dois vous indiquer que pour Jean Miramond le doute n'existait pas : c'est lui qui avait abattu Nino Caselli.

Le fait a été confirmé par le bureau historique de l'état-major de l'AMI auprès de la confédération européenne des Anciens combattants.

J. Derivière (Nogent-sur-Marne, 94)



Section expérimentale

Cette photo, publiée en page 42 du n° 1 de *Camouflage et Marques* consacré à l'aviation française, montre le Curtiss H-75A n° 178 photographié à Agen fin juin 1940. Dans la légende, nous avons noté qu'il s'agissait d'un avion du centre d'essais du matériel d'armement n° 372 de Cazaux.

En fait, il est plus probable que cet avion ait appartenu à la section expérimentale d'avions de Bourges, repliée sur Agen fin juin 1940 et dissoute sur place le 16 juillet.

Une autre raison militait en faveur de cette hypothèse; en effet, on voit mal pourquoi un avion basé à Cazaux serait remonté vers le nord pour échapper à l'avance allemande.

Baptême de l'air

La photo du MS.233 F-AIKD parue en page 39 de votre dernier numéro a retenu toute mon attention. En effet, il s'agit de l'appareil dans lequel mon grand-père, le sergent Eugène Muller, a donné le baptême de l'air à ma grand-mère et à ma grand-tante à Orléans, le 19 juin 1934.

Je joins deux photos de l'avion et de mes grands-parents.

Cyril Muller (Mulhouse)



À quatre pattes dans les Carpates

Dans l'article « Duel dans les Carpates » (A-J, n° 18 p. 61), j'ai noté une erreur : le nom du second pilote slovaque est Viliam Jaloviar et non Sabinov. Sabinov est le nom du village au-dessus duquel s'est déroulé le combat.

P. Skulski

Numéro complémentaire

Au sujet de votre article sur le 3/33 Périgord, je ne comprends pas votre conclusion sur la mise en sommeil du 3/33, car le 3/33 Moselle fut reformé à Cognac en avril 1955. Il fut dissous en juillet 1993, mais la référence fut reprise par le 3/33 Lorraine. Comme quoi les chiffres ont la vie dure !

A. Włodarczyk (Taverny, 95)

Oh ! que non ! Le 3/33 Périgord n'avait aucun lien de parenté de près ou de loin avec la 33^{ème} escadre de reconnaissance. Pas plus que le 3/3 Ardennes n'a eu de filiation directe avec le GC III/3 dissous en 1940. L'utilisation du même code n'est que pure coïncidence, aucun des 3/33 successifs n'ayant les mêmes traditions.

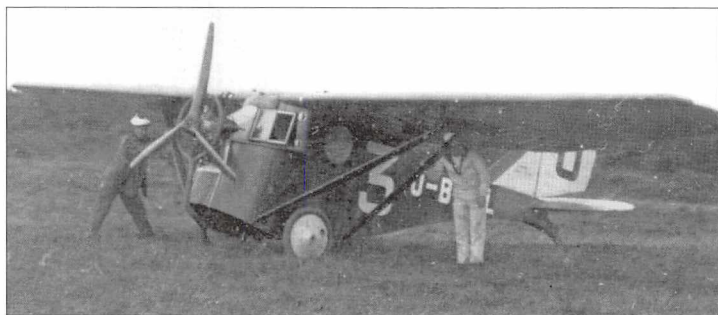
Mécano au GC II/5

Mécanicien au GC II/5 entre novembre 1936 et juillet 1944, votre article dans le n° 18 m'a très intéressé. Dans la liste des Curtiss mis hors de combat, la mort de notre camarade Vasek s'est produite sur l'avion n° 13 et non 25. Je suis formel sur ce point, car je m'occupais en second de cet avion.

Page 61, l'avion représenté sur la photo est le n° 16 de la 1^{ère} escadrille. Notre camarade Le Restif s'est fait abattre sur l'avion n° 15 de la 2^{ème} escadrille (gypaète). Ce n° 16 est resté à l'escadrille et a dû faire partie des cinq appareils équipés de quatre mitrailleuses laissés à Bourges et remplacés par des six mitrailleuses, dont trois modèles H-751 dont le n° 03 me fut affecté avec le Lt Rey comme pilote le 15 juin. Dans la liste des H-75 abattus, le Lt Rey a dû crasher le Curtiss n° 204 et non 206 comme indiqué. J'étais le mécanicien de Rey et de cet avion, mon quatrième depuis le 10 mai.

H. Wenisch (Marne)

Si vous reconnaissez cette trapanelle vous êtes notre homme !



Le Service historique de l'armée de l'Air recherche des candidats à deux emplois d'adjoint au responsable des expositions et de photothécaire adjoint.

Les candidats devront impérativement être fonctionnaires (statut et ministère de rattachement indifférents, voire FPT, catégories B ou C). Tous seront passionnés d'histoire de l'aéronautique, le candidat en photothèque devra en outre justifier d'une excellente connaissance du matériel aéronautique.

Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de Mme Luce Gaume, conservateur chef de la division Archives du SHAA (01 41 93 33 96).

Le Baron Rouge

Un autre ouvrage Von Richthofen and the Flying Circus de H.J. Nowarra et K.S. Brown (Harleyford, 1958), donne également un état des victoires du Baron Rouge.

Par rapport au tableau que vous publiez, on remarque :

- une différence sur la date de la 78^{ème} victoire (07.04.18);
- quelques différences sur les types abattus;
- la presque totalité des serials (A/1108 serait la 22^{ème} et non la 23^{ème} victoire);
- quelques différences sur les unités;
- les noms des équipages abattus sont indiqués à quelques exceptions près;
- les lieux diffèrent, mais sont en général ceux des villages voisins.

Il est possible que l'ouvrage de N. Franks ait été publié à une date plus récente et qu'il a pu bénéficier de compléments d'informations. Il n'en reste pas moins que le livre publié par Harleyford apporte de nombreux renseignements complémentaires.

M. Armbruster (Boulogne-Billancourt, 92)

Nous ne pouvions, ni ne souhaitons, publier la liste complète telle qu'elle apparaît dans le livre de Norman Franks. Celle-ci, dressée en 1990, apporte tous les éléments complémentaires voulus et, à notre point de vue, elle est incontestablement plus complète et plus fiable.

Sérial	Date	Événement	Indicatif	Sérial	Date	Événement	Indicatif
Livraisons du 09.03.54				52-6157	24.04.54	ELA 53	LZ
52-6147	26.03.54	ELA 53	LV		05.02.55	ELA 54	?
	06.05.54	DCA Phuc Nhac			06.06.55	ELA 52/ETLA 52	XZ/XE
	09.05.54	Réformé			27.06.57	Restitué USAF	
52-6149	04.04.54	ELA 53	LW	52-6158	28.04.54	ELA 54	TG
	05.02.55	ELA 54	TF		06.06.55	ELA 52	XR
	06.06.55	ELA 52/ETLA 52	XT/XB		23.09.55	Acc. Muong Peun	
	27.06.57	Restitué USAF			20.02.56	Réformé	
52-6150	24.03.54	ELA 52/ETLA 52	XA	52-6161	23.04.54	ELA 52/ETLA 52	XD
	28.05.55	Acc./réparé			27.06.57	Restitué USAF	
	27.06.57	Restitué USAF		Livraisons du 29.03.55			
52-6152	27.03.54	ELA 52/ETLA 52	XB/XM	51-16518	02.06.55	ELA 52	XL
	28.08.56	Accidenté ?			29.05.55	Acc. Muong Penn	
	08.10.56	Réformé			20.02.56	Réformé	
52-6154	26.04.54	ELA 54	TF	51-16758	05.05.55	ELA 52	XI
	23.02.55	Accidenté Gia Linh			01.06.55	Acc. col des Nuages	
	08.05.56	Réformé			10.55	Réformé	
52-6159	27.03.54	ELA 52	XE ?	51-16782	03.05.55	ELA 52	XS/XH
	22.06.54	Acc. Luang Prabang			05.04.56	Acc. Luang Prabang	
	26.06.54	Réformé				Réparé	
52-6160	30.03.54	ELA 54	TH		14.05.56	Restitué USAF	
	30.03.54	Acc. Tan Son Nhut		51-16823	29.04.55	ELA 52	XG
	16.07.54	ELA 54	TH		26.09.55	End. typhon Gia Lam	
	28.01.55	ELA 52	XE		14.05.56	Restitué USAF	
	26.09.55	Dét. typhon Gia Lam		51-16828	12.05.55	ELA 52/ETLA 52	XJ
	20.02.56	Réformé			27.06.57	Restitué USAF	
Livraisons du 10.04.54				53-8167	02.06.55	ELA 52/ETLA 52	XK
52-6151	27.04.54	ELA 53	LY		21.05.57	EH 1/65	
	02.02.55	ELA 52/ETLA 52	XC		30.01.58	Restitué USAF	
	27.06.57	Restitué USAF		L'indicatif des Beaver dans les ELA commençait par F-SCxx			
52-6156	27.04.54	ELA 52/ETLA 52	XC/XF				
	27.06.57	Restitué USAF					

que ceux de la CIC sur tout le territoire indochinois. Elle est conduite à mettre en place des détachements temporaires d'un ou deux L-20A à :

- Luang Prabang (Laos), jusqu'au 15.09.55;
- Nha Trang (SVN), jusqu'au 10.10.55;
- Gia Lam (NVN), jusqu'au 21.02.56;
- Vientiane (Laos), jusqu'à fin 1956;
- Tourane (SVN), jusqu'à fin 1956.

Les missions sont toujours difficiles et souvent dangereuses. Deux L-20A sont successivement accidentés à Muong Peun (Laos) lors d'atterrissages « acrobatiques » et un (52-61150) est endommagé au Nord Laos par les tirs des rebelles du Pathet Lao le 25 février 1956. Par ailleurs, un typhon endommage sérieusement les deux Beaver du détachement de Gia Lam le 26 septembre 1955 (l'un des deux, le 52-6160, devra être réformé).

La fin

À partir de l'été 1956 avec le retrait des troupes françaises, le nombre des missions de liaison des Beaver diminue. Ils sont en plus utilisés pour l'entraînement des personnels navigants des états-majors et à l'instruction au vol sans visibilité des pilotes de chasse français et vietnamiens.

Sur les 18 L-20A livrés par l'USAF, 10 lui sont rendus, les 8 autres ayant été perdus et réformés sur place. Ces chiffres montrent que les missions des Beaver n'ont pas été de tout

repos et les machines ont beaucoup volé (le 52-6158 avait accumulé 640 heures de vol en moins de dix-huit mois d'activité). Le Beaver a rendu d'excellents services en Indochine et ses pilotes gardent le souvenir de ses exceptionnelles qualités de vol, avec le regret qu'il ne soit pas arrivé plus tôt...

[1] Le 52-6158 est mis à la disposition de l'ELA 53 du 19.07 au 18.10.54. C'est vraisemblablement cet appareil qui est équipé de caméras K-17 par les spécialistes de l'EROM 80.

Trois L-20A (149, 151 et 157) de l'ELA 53 ont été localement repeints en « chocolat ». On voit ici le 157 à Haiphong-Cat Bi, en novembre 1954. (Collection J. Mutin)



Aéro-Kits



Les protos français

Jean-Christophe
Carbonnel

Après la Deuxième Guerre mondiale, la France avait une industrie aéronautique en piètre état : non seulement ses usines avaient été dévastées par la guerre, mais les bureaux d'études contrôlés par l'occupant, avaient été tenus à l'écart des progrès techniques formidables accomplis dans le domaine durant les quatre années précédentes. Aussi, tandis que ce qui pouvait être remis en état des chaînes de production (c'est-à-dire ce que les programmes de production de guerre allemands avaient imposé à l'industrie française) devait continuer à produire (ou à réparer) les meilleurs des appareils allemands disponibles (Fw 190, Ar 396, Ju 52, Me 208 et Siebel 204), une ambitieuse « politique des prototypes » était mise en place pour rattraper le temps perdu et tester toutes les percées technologiques apparues durant la guerre. Certains des appareils qui en résultèrent eurent une descendance à succès, comme la lignée des Mirage de Marcel Dassault, les avions de patrouille maritime de Breguet, le Vautour de la SNCASO ou l'hélicoptère Alouette de la SNCASE. De nombreux autres prototypes étaient juste trop bizarres, fragiles ou peu réussis pour jamais entrer en production.

Comme l'avait un jour affirmé le représentant d'un fabricant de kits plastique bien connu : « si ça n'a pas combattu, ça ne se vend pas », ce qui explique que bien peu de ces machines aient fait l'objet de production « en réduction ». Toutefois quelques fabricants ont, parfois, eu le courage et l'enthousiasme de produire des maquettes de ces machines autrefois futuristes et aujourd'hui antédiluviennes. Ce sont ces modèles qui seront le sujet de l'article d'aujourd'hui.

Les premiers jets

La première tâche qui attendait les ingénieurs français à la libération était de « s'approprier » la technologie des moteurs à réaction qu'Allemands et Anglais avaient défrichée durant le conflit. Le SNCASO SO 6000 fut le résultat de l'entreprise

qui vola d'abord avec un réacteur allemand Jumo 004 de prise puis fut remotorisé avec un moteur britannique Nene plus puissant en 1947. Un kit au 1/72 en injecté de cet appareil peu connu quoique historiquement crucial pour l'industrie aéronautique française, fut commercialisé en 1993 par Mach2. Ce fabricant, animé par le dynamique Didier Palix, s'est fait un nom comme l'un des plus innovants et des plus productifs représentants de la « cottage industry », battant même certaines années en nombre de nouveaux produits (tous au 1/72) l'industriel historique Heller ! Le kit Mach2 est un mignon petit modèle tout en injecté (y compris les pièces transparentes) proposant la décoration de la version équipée du réacteur Nene. Quelques années auparavant, vers 1988, la gamme en résine dirigée par José Fernandez, un autre infatigable promoteur de l'artisanat maquettiste en France, Replica, avait proposé les variantes SO 6000/3 et SO 6000/4 en deux kits en résine différents qui étaient peut-être basés sur un modèle antérieur en résine de chez Czechmasters. Dans les années soixante-dix, M. Rudel (pas de lien de parenté avec l'as des Stuka) fut l'un des pionniers du thermoformé et dans ce cadre produisit un modèle du *Triton* comme était surnommé le SO 6000. Ces kits assez rustiques n'ont été que peu distribués en dehors du cercle restreint de l'IPMS.

À côté des formes classiques et rondellettes du SO 6000, l'aérodrome de Couzinet (dont un appareil antérieur, l'*Arc-en-Ciel* de la traversée de l'Atlantique, fit l'objet d'un kit chez Heller) était un appareil plus digne des « X-files » que des « avions-X », vu qu'il affectait la forme d'une...soucoupe volante. Hélas, personne n'a osé en produire une maquette. D'autres sujets de la période oubliés par les fabricants de kits sont les Gyroplane G10, SNCASE SE 3000 et 3101, le SO 9000 Narval, le SO 30P et le Payen Katy. Pourtant le remarquablement affreux SE 2410 Grognard eut les honneurs d'un kit en résine chez Replica, de même que sa variante SE 2415.

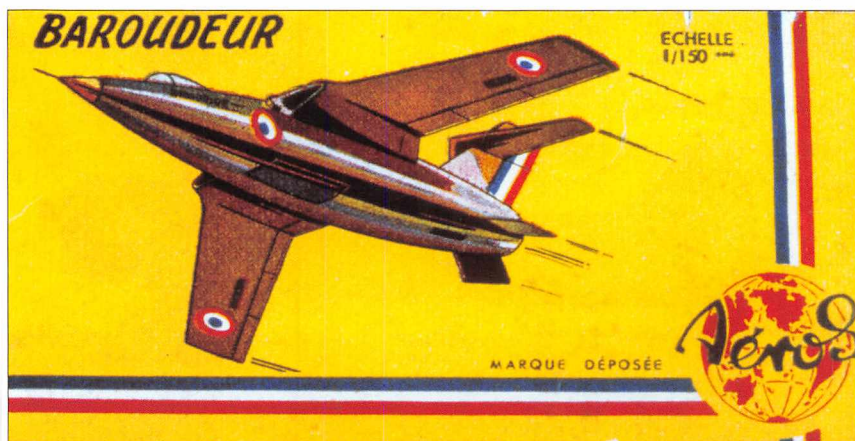
Intercepteurs à fusées à gogo

L'intercepteur à fusée fascina les ingénieurs aéronautiques de l'époque car il offrait des performances que les jets étaient encore loin d'autoriser. Le fantôme du Me 163 Komet associé à l'ombre du champignon atomique d'Hiroshima a engendré ainsi tout une gamme de « missiles pilotés » ou, pour reprendre une terminologie plus officielle, « d'intercepteurs de défense ponctuelle ».

L'un des premiers appareils doté d'un moteur-fusée d'appoint fut le SO 6020 Espadon en 1948 aux lignes bien moins épurées et futuristes que son homonyme et contemporain de bande dessinée. Curieusement le premier kit de cet appareil à apparaître fut un thermoformé au 1/48 chez Modelair en 1985. Ce fut le premier et le dernier kit de ce label. Plus tard, Replica commercialisa deux kits résine au 1/72 des variantes SO 6021 et SO 6025 et même de...la maquette grandeur du bombardier SO 4000 (SO M1). En bonne logique, le kit du SO M1 n'incluait pas de train d'atterrissage.

Quelque peu plus futuriste d'aspect, le SO 9000 Trident connut un certain succès en tant qu'avion et un vrai succès en matière de maquettes avec plus d'une demi-douzaine de

La marque Aéros garde l'exclusivité du Baroudeur en injecté, proposé en différents conditionnements, dont cette banale boîte en carton. Pour du box-art, c'est du box-art ! (Toutes les photos sont de l'auteur)

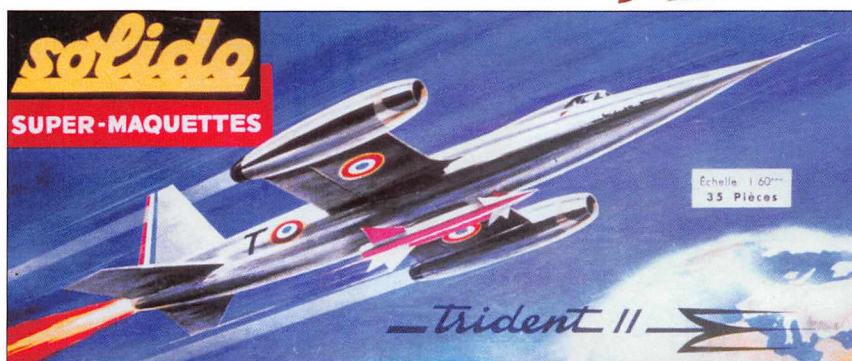




modèles différents. En 1958 Solido fut le premier à commercialiser un kit en injecté du sujet, en l'occurrence la version Trident II, à l'échelle éminemment hétérogène (et pourtant fréquente chez ce fabricant) du 1/65. Moulé dans un plastique gris métallisé très similaire à celui d'Airfix, ce modèle était accompagné d'un très voyant missile moulé lui en rouge. Une maquette de missile peinte en rouge et blanc fut effectivement parfois montée sous le ventre des Trident. Heller suivit avec un modèle « réduit d'après des plans officiels » comme l'indiquait la première version de la boîte commercialisée pour Noël 1959 pour la somme de 1 290 F [1]. Cette mention fut retirée par la suite (à une date inconnue mais bien avant l'apparition des « boîtes noires »). Ce kit, malgré ce qu'en prétendent les décalques est, une fois débarrassé de ses rivets, une belle représentation du Trident I, hélas aujourd'hui ignorée des amateurs parce qu'elle est au 1/50 et non à l'échelle « impériale » du 1/48. Ce modèle resta au catalogue jusqu'en 1974. La série Heller-Cadet, lancée en 1963-64 à l'image de celle de Revell (alors distribué et même dans certains cas reboîté par Heller) incluait aussi une réduction au 1/2 de ce kit ce qui le mettait donc au 1/100. Ce kit fut parmi ceux « offerts » par Heller à Frog au milieu des années soixante dans une tentative d'alliance contre...Airfix. Aujourd'hui Airfix et Heller font partie du même groupe...aléas de l'histoire industrielle !

Ce sympathique petit kit est à nouveau disponible depuis 1999, cette fois-ci correctement marqué Trident (et non Trident II). À la même époque Ventax édita un kit thermoformé en plastique gris métallisé de taille similaire au kit Heller-Cadet. Ce modèle fut d'abord vendu en sachet puis fut inclus dans un coffret-cadeau intitulé Ventavia. Ce coffret-cadeau est probablement le seul dans l'histoire de la maquette à regrouper des kits thermoformés, technique difficile et peu compatible avec l'approche grand public que sous-tend un coffret-cadeau. Aéros, l'émanation aéronautique de l'atelier de moulage qui devait connaître le succès avec les figurines Historex après avoir fait beaucoup de travaux pour d'autres (en particulier l'injection des kits Lindberg durant les années 50 époque où ils étaient commercialisés par la Maison Vuillaume), produisit une gamme assez étendue d'avions au 1/150 en injecté parmi lesquels un kit de Trident II. On trouvait même alors des kits de Trident dans les paquets de lessive Bonux : un modèle monobloc en polyéthylène qui ne présente plus aujourd'hui qu'un intérêt anecdotique et un kit au 1/144 en styrène injecté, au cockpit curieusement moulé en bleu transparent dont le moule fut probablement réalisé par la firme méconnue Plastiques Dermatt.

Beaucoup plus récemment, durant les années 80, nous avons eu un Trident au 1/48 en résine chez ECP Phoenix qui ne semble pas avoir été très fidèle mais qui, après remaniement est resté au catalogue de la nouvelle société Pendoreille créée par M. Larmanger lorsqu'il s'expatria aux USA. Naturellement, Mach2 a participé à la promotion de ce qui fut l'un des plus réussis des prototypes français avec un modèle au 1/72 de Trident II commercialisé en 1992. Ce fut donc le premier kit en injecté au 1/72 de cet appareil, 34 ans après la commercialisation du kit Solido qui fut la première représentation de l'engin ! À noter toutefois que les amateurs pouvaient se « faire les dents » sur un *Kombi-Kit* (résine et thermoformé) de Trident II au 1/72 sorti vers 1985 sous le label Airmodel. En 1998 les amateurs ont été gratifiés de deux kits de Trident II : l'un au 1/144 chez Maquettes Chauvet et l'autre au 1/48 chez JMGT. Le modèle Chauvet était en métal et pouvait s'obtenir en kit ou tout monté. La version au 1/48 de JMGT, bien plus fidèle que celle de ECP Phoenix, souffrait toutefois d'une conception étrange qui avait fait mouler tout l'arrière du fuselage en résine pleine. Ceci obligeait à utiliser une béquille (à réaliser en scratch) ou à fixer au sol d'un diorama le modèle, sinon condamné à reposer sur sa queue. Ainsi avec plus de 10 modèles différents, le Trident se révèle



être (pour les fabricants de maquettes en tous cas) le plus grand succès de ces prototypes et l'un des rares dont une représentation, à une échelle ou une autre, a toujours été disponible sur les étagères depuis les vols du modèle réel.

Un chasseur tout-terrain

Répondant également à un programme initial de chasseur de défense ponctuelle qui reprenait l'inspiration minimaliste du Me 163 jusqu'à remplacer les trains par des skis et les roues par un chariot de décollage, le SO 5003 Baroudeur vira à l'avion d'assaut avant de rejoindre les oubliettes de l'histoire après quelques prototypes. Ceci explique probablement pourquoi seul Aéros s'intéressa assez au projet pour réaliser un kit en injecté. La maquette était, comme le vrai, orientée minimaliste, n'offrant même pas le chariot de décollage et approchant le 1/144 (en fait le 1/138). Baroudeur et Trident furent inclus dans un coffret-cadeau proposé par Aéros durant les années 60. Tous les kits Aéros existent en 3 présentations différentes : en sachet avec une illustration noir et blanc, en boîte à couvercle jaune et enfin dans un fort curieux (et unique dans les annales) étui en... styrène crystal. Malheureusement pour une raison qui s'est perdue dans les brumes de l'histoire, malgré tout le plastique transparent sacrifié dans l'emballage, la grappe des verrières était absente de tous les kits ainsi présentés !

Le chariot est heureusement inclus dans la nouvelle vague de kits commercialisés depuis la fin des années 80 comme le modèle au 1/72 en résine de Czechmasters qui fut reboîté par

Deux kits du Trident. En haut, le premier sorti, celui de Solido; il était agrémenté d'un beau missile rouge. En bas, le modèle de Heller au 1/50^{ème}, portant la mention « réduction authentique sur plans officiels », qui disparaîtra sur une version postérieure de la maquette.

Le Coléoptère de Mach2 présentait la particularité d'offrir la remorque Aéronautique Armor pour le transport de l'appareil.





Le Leduc 022 de Mach2.

Replica. A&V Resin ont depuis produit leur propre version du Baroudeur au 1/72. Le plus récent kit au 1/72 de ce sujet est (hélas toujours en résine) et a été produit par Dujin en 1993. Il ne semble pas exister de version au 1/48 du Baroudeur.

Deltas

Les débuts de l'aile delta en France sont représentés par les SE 3210 Durandal et le SFECMAS 1402 Gerfaut II. Le Gerfaut fut réalisé en kit aussitôt que le « vrai » fut construit avec un modèle thermoformé de chez Ventax à une échelle inconnue [2]. Il faudra ensuite attendre la fin des années 80 pour voir un Gerfaut en kit, cette fois un produit en résine chez Replica. Le Durandal a encore moins inspiré les fabricants, en effet ce n'est qu'en 1991 qu'une représentation au 1/72 de cette machine apparut. Il s'agissait en l'occurrence d'un modèle multi-matériaux commercialisé sous l'égide du magazine *Le Fanatique de l'Aviation* et sous le label Fana-Modèles. En réalité le kit avait été préparé par Philippe Jourdan, l'ancien documentaliste de Heller qui, après la production initiale pour *Le Fana*, le commercialisa sous sa propre marque Hi-Tech.

Les rois du stato

Un autre delta fameux, c'est le Nord 1500 Griffon qui est surtout connu pour avoir exploré la propulsion par statoréacteur, prônée par René Lorin dès 1913 et reprise et améliorée (?) par les travaux allemands de Eugen Sänger, Otto Pabst et Alexander Lippisch en Allemagne durant la Seconde Guerre mondiale. Il atteignit la célébrité en battant le record de vitesse sur 100 km aux mains d'A. Turcat en février 1959 et en dépassant Mach 2 en vol horizontal quelques mois plus tard (une première pour un avion européen). Ces performances, couplées à une « gueule » inimitable, en faisaient un sujet naturel pour les fabricants de maquettes. Le premier de ces kits, commercialisé cette année-là, fut le modèle en injecté au 1/64 de Solido. Comme souvent chez Solido (et d'autres à l'époque) on eut droit à un modèle multicolore avec la cellule moulée en plastique gris métallique, les détails en noir, la verrière en transparent et le même petit missile rouge déjà vu dans le Trident mais totalement redondant ici ! Deux boîtes différentes existent pour ce modèle : la boîte « verte », la première et la plus spectaculaire avec un avion vu de trois-quarts avant en train de lâcher un missile quasiment sorti de l'immense prise d'air caractéristique de cette machine (!) et la boîte « bleue », avec un Griffon vu sagement de côté sur fond de ciel (et sans missile). Cette boîte correspond à la deuxième vague de production de Solido durant les années 60, quand l'atelier de production Monavac sortait de l'anonymat sur les logos de la boîte. Il faudra ensuite sauter environ 20 ans pour trouver le

kit suivant : un produit multi-matériaux (thermoformé et résine) dans la gamme Kombi de Airmodel durant la deuxième moitié des années 80. Deux kits en résine suivirent ensuite : d'abord le premier des Fana-Modèles au 1/72, ensuite repris par Philippe Jourdan sous son label Hi-Tech, ensuite un modèle au 1/48 chez ECP-Phoenix, qui a lui aussi changé d'étiquette pour revenir des USA sous la marque Pendoreille.

Mais les vrais « rois » du stato-réacteur furent les avions Leduc, récemment immortalisés par un ouvrage de fond que leur ont consacré Philippe Ricco et Jean Lacroze. Du 010 au 022, René Leduc essaya de doter l'armée de l'Air d'un intercepteur à haute vitesse sans toutefois obtenir de production en série. Pendant la période de développement des avions réels, seules deux reproductions apparurent : un petit *die-cast* monobloc du 021 chez Solido et un kit aujourd'hui mythique du 022 chez MAF. L'aspect insolite de ce kit c'est que des pièces étaient fournies pour deux maquettes complètes dont l'une, représentée en vol, était moulée en plastique chromé. Durant les années soixante, un modèle monobloc, semble-t-il inspiré par le *die-cast* Solido, fut utilisé comme prime par différents annonceurs comme Familistère (une chaîne de magasins d'alimentation de proximité), Bonux et Cadum (savons). Ce modèle faisait partie d'un ensemble de modèles monoblocs inspirés de *die-cast* de l'époque (Solido, Mercury en particulier) qui ont été commercialisés ensemble sous le label « Matou-Modèles » (?).

En 1984, Huyn Dinh Kuong, l'un des célèbres auteurs de l'*Encyclopédie des Maquettes Plastiques au 1/72* publiée à la même époque chez Arthaud, commissionna Czechmasters pour réaliser un kit en résine au 1/72 du 022. Aux pièces en résine et à celles thermoformées (pour la verrière) s'ajoutaient un livret sur l'histoire de la machine réelle, un photoscope couleur de l'appareil (aujourd'hui conservé au Musée de l'Air), une photo à effet 3D et un plan au 1/5 pour constituer un coffret mythique dont la vingtaine d'exemplaires fut distribuée au travers du KCC sous le label Zébulon. Heureusement pour le commun des mortels, Czechmaster commercialisa peu après son kit sous la forme abrégée (pièces en résine et cockpit thermoformé dans un sachet plastique) commune à ce fabricant. En 1995, apparut le seul modèle de cet article produit hors d'Europe : le kit du 010 au 1/72 de Twelwe Squared. La conception de ce kit était fort curieuse avec les pièces cristal formant la canopée encliquetées dans le fuselage moulé lui en plastique gris marbré. Comparé aux plans publiés dans l'œuvre de Philippe Ricco et Jean Lacroze, ce kit se révèle terriblement sous-dimensionné alors qu'il aurait pu être un élément de choix, tant d'une collection de jets français modernes que d'une collection « France 1942 », car il incluait les turbines d'appoint envisagées avant guerre. Mach2 est celui des fabricants qui a le plus contribué à la légende des Leduc avec deux modèles au 1/72 représentant les versions 021 et 022 en 1992 et 1994.

Le gros insecte

Sans aucun doute, le prototype français qui a le plus marqué la fin des années 50, c'est le SNECMA Coléoptère, fruit des recherches du motoriste sur l'adaptation des moteurs ATAR au vol vertical et de celles du bureau technique Zborowski sur les ailes annulaires. Heller commercialisa un kit très fin du démonstrateur Coléoptère pour Noël 1960. Moulé en plastique gris, ce modèle était à la fois simple et bien conçu, sans les excès en matière de rivets ou de gadgets trop courants à l'époque. Seule une bande élastique incluse dans l'aile annulaire permettait de rendre fonctionnels les amortisseurs des roulettes de roulage (si quelqu'un a jamais essayé de lâcher son modèle de Coléoptère pour voir s'il rebondissait, qu'il le fasse savoir...). L'expérience intéresse énormément le rédacteur de ces lignes !). Hélas, il présentait plusieurs défauts dont le moindre n'était pas une échelle vite dépassée, le 1/40.



L'absence d'aménagements intérieurs du cockpit était un point faible de ce kit. Cette édition originale n'était pas fournie avec des décalques, une erreur de tous les kits de Coléoptère qui omettent ainsi en chœur les triangles d'éjection et la lettre code Y. Ce défaut n'était certes pas celui de la reprise de ce moule en 1979 par la firme Japonaise Tsukuda qui dota son kit d'une grande planche de décalques pour une version « opérationnelle » à large parement rouge, genre décoration d'entrée d'air de Mirage III et des immatriculations en N9999, semblables à des immatriculations civiles américaines. La boîte Tsukuda imitait à la perfection les boîtes « noires » Heller de l'époque et beaucoup de collectionneurs attribuent encore aujourd'hui au fabricant français cette réédition. Hélas, non seulement le kit a été réédité au Japon, ce qui explique sa relative rareté en Europe, mais le moule a été expédié là-bas par Heller et y a été perdu ! Bien que le Coléoptère soit aujourd'hui une boîte recherchée, elle se vendit mal à l'époque et des témoignages font état de cartons entiers de ces kits (de même que ceux des kits de fusées Parca et de Véronique, tout aussi rares de nos jours) envoyés à la décharge dans les années 60 pour faire de la place dans les entrepôts !

Airmodel contribua un kit thermoformé au 1/72 durant les années 80 et à la même époque Rudel pensa en produire un et en fit même un *master* (c'est-à-dire, un modèle désassemblé apte à être copié pour servir d'outillage de production selon la technologie utilisée : généralement les *masters* pour des kits en résine ou thermoformés sont de la même taille que le modèle commercialisé alors qu'ils sont réalisés 2 à 10 fois plus grands que la maquette finale pour des modèles en injecté pour lesquels les moules sont taillés au pantographe). Toutefois, en 1990 sortit le kit multi-matériaux Hi-tech qui mit fin aux projets de Rudel. Le kit Hi-tech fut originellement édité en boîte carton (et parfois, la boîte étant étroite, cela déformait l'aile moulée d'une pièce), mais l'auteur a aperçu des versions sous sachet au milieu des années 90. Quand l'auteur demanda à Philippe Jourdan s'il comptait faire une « préquelle » de son modèle avec un kit de « l'Atar volant », celui-ci lui indiqua que pour lui cela ne présentait aucun intérêt car l'Atar était « trop facile à réaliser en scratch ». Le très beau kit Hi-tech qui, outre la spectaculaire aile monobloc déjà mentionnée, incluait des pièces en métal et en photodécoupe présentait dans sa notice un plan du chariot érecteur Armor Aéronautique, mais le kit en injecté subséquent de Mach2 fit mieux en offrant une maquette du chariot. C'était la première représentation de celui-ci si l'on excepte un jouet allemand peu réaliste des années 60. En 2000, la firme tchèque Miku a produit un superbe kit en résine au 1/48 qui permet enfin aux fans de cette échelle d'inclure un « Coléo » dans leur collection. Il existerait aussi un modèle au 1/200, mais il n'est pas certain qu'il ait été produit. À noter toutefois, que tous ces modèles représentent le démonstrateur technologique, seul à avoir volé (et à s'être crashé). Pour un modèle opérationnel, il vous faudra vous rabattre sur le modèle en carton au 1/50 de Schreiber et il ne s'agit pas ici de la version militaire Coléoptère mais de l'avion de tourisme Hanneton reprenant la même configuration.

Prototypes et démonstrateurs en tous genres

Heller a, comme nous venons de le voir, une tradition de maquettes de prototypes français. Durant les années 60, ce fabricant produisit aussi deux kits de l'hélicoptère SA-3200 Frelon, dont seule l'extrapolation Super-Frelon fut produite en série. Le kit principal est au 1/50 et il est à noter que dans cette version l'équipage (très figé) est en tenue de pilote de ligne civil et non de pilote de combat de l'Aéronavale, le service commanditaire du projet (c'étaient les contraintes de l'embarquement naval qui donnaient son caractère aspect trapu à la machine). Ce kit a, vers 1964-65, fait l'objet d'une édition dans la gamme Sprint avec effets

électriques. Ce modèle fut réduit au 1/100 pour la version Heller-Cadet, qui fut aussi reboîtée par le fabricant israélien Starplast sous le label Starfix. À noter que la boîte Heller-Cadet est illustrée d'une superbe peinture de Paul Lengellé, l'illustrateur attitré de Heller jusqu'aux mi-70s, représentant le deuxième prototype aux marques day-glo plus chatoyantes que le bleu uniforme du premier appareil mais aussi structurellement assez différent... naturellement le moulage plastique reproduisait lui, le premier appareil.

Heller a aussi commercialisé un kit au 1/50 et un « Cadet » au 1/100 du Jaguar M (Marine) qui ne fut jamais mis en service. Plus récemment c'est le démonstrateur Rafale A qui a fait l'objet de deux éditions au 1/72 et au 1/48 par Heller (à l'origine le kit au 1/72 était prévu pour la gamme de modèles « pour débutants » Bobkit). Le modèle au 1/48 a été ensuite réédité en 1993 en version avec pièces en métal et en photodécoupe tandis que la version au 1/72 était intégrée à un coffret-cadeau qui l'associait au Mirage 2000N, représentés tous deux survolant Paris illuminé.

La série des Mirage n'a pas engendré beaucoup de kits de modèles non opérationnels, mais il convient de noter que le premier kit Solido représentait un modèle de pré-série Mirage IIIA (et à cause d'une erreur de l'imprimeur, au moins certains de ces kits se sont retrouvés avec des cocardes...anglaises [3]). La Maquette d'Étude et d'Exposition (MEE) de 1982 à 1985, sous l'impulsion de collectionneurs menés par Jean-Claude Hasquenoph, commercialisa auprès du grand public des kits issus de maquettes industrielles parmi lesquelles le Mirage G et Mirage IIIV au 1/50 [4]. Hélas en 1985, MEE fit faillite et ses moules furent ferrailés.

Si l'on s'essaye à un bilan, on notera qu'à l'exception du Leduc Twelve Squared et de quelques thermoformés d'outre-Rhin, toute cette production est restée une aventure franco-française. On remarquera également la prééminence, dans cette énumération de machines et de maquettes souvent dignes d'un musée de tératologie aéronautique, que les seuls à faire jeu égal avec de nombreux appareils opérationnels en termes de nombre de moules différents, sont le plus esthétique du lot, le Trident (11 modèles différents, de mémoire autant que de modèles de... Messerschmitt Bf 110 !) et le plus étrange, le Coléoptère (5 modèles différents...autant que, là aussi de mémoire, l'hélicoptère Puma...). En tout état de cause ces deux machines s'en sont plutôt mieux tiré, en termes de maquettes que des appareils purement opérationnels comme le Breguet 693, le Bearcat ou le He 177... Cela devrait faire méditer les fabricants qui hésitent encore à nous produire des Avrocar, des X-22, ou des SE-100 (oui ça, c'est le privilège des auteurs – on peut glisser incidemment sa propre liste de souhaits !)

Ainsi s'arrête, cette histoire des prototypes français en maquettes. Certes il faudrait probablement y inclure aussi quelques avions de légende produits en petites séries comme le Concorde mais cela pour une autre fois...si vous le voulez bien.

Sources et remerciements

Sur les avions eux-mêmes à part les ouvrages magistraux de J. Cuny sur les *Avions de Combat Français 1944-1960* et Ph. Ricco et J. Lacroze sur les *Avions Leduc*, ce sont surtout les numéros hors-série sur les salons de l'aéronautique des magazines *Science et Vie* et *Aviation Magazine* qui ont été mis à contribution.

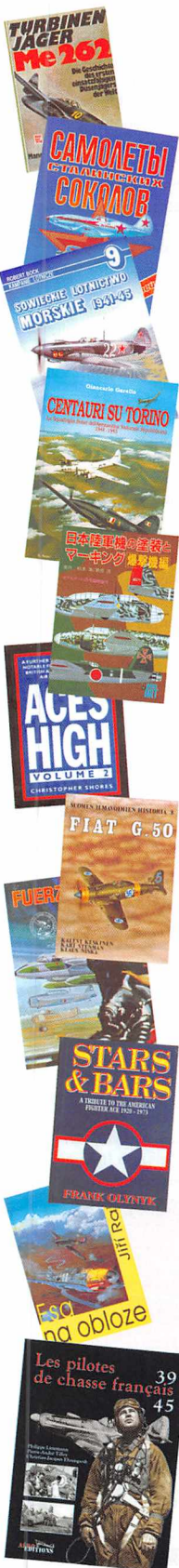
Si beaucoup de fabricants de ces maquettes ont aujourd'hui disparu, je voudrais remercier les sympathiques représentants de Heller, Hi-Tech et Mach2 qui m'ont aidé en mettant à ma disposition divers documents, voire parfois des kits entiers, ainsi que Bernard Macaire qui m'a ouvert ses archives et sa collection. Sans eux je n'aurais probablement pas pu présenter ce tableau d'un sujet qui nous tiens à cœur à nous Français, en ce qu'il est représentatif des réussites extrêmes de notre technologie comme peuvent l'être les avions X pour les Américains.

Notes

- [1] Anciens francs, soit 12,90 NF (environ 2 euros)....
- [2] KCC indique 1/72, mais les échelles indiquées pour d'autres kits Ventax examinés par l'auteur sont incorrectes
- [3] À noter que lorsque le Mirage IV fut brièvement proposé comme bombardier stratégique à la RAF, au moins un *desk-model* fut réalisé décoré en blanc anti-radiations et avec cocardes RAF !
- [4] L'auteur cherche un Mirage IIIV pour compléter sa collection de VTOL... faire offre à la rédaction qui transmettra [Et puis quoi encore ? – le rédacteur-en-chef]

Côté Mirage, la seule version expérimentale (Mirage IIIA) a été produite par Solido.



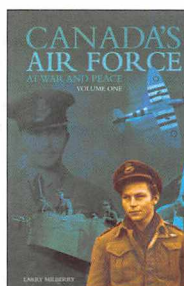


Lend-Lease à l'anglaise

Pour ceux qui connaissent les publications d'Air Britain, ils reconnaîtront ici leur cachet. Si le sujet et sa réalisation sont exclusivement et typiquement britanniques (mais il est vrai que Air Britain ne veut pas dire Air Bretagne), il peuvent

cependant intéresser les lecteurs français, puisque les Anglais ont récupéré bon gré mal gré les contrats français. Il faut l'admettre, c'est avant tout un inventaire détaillé des contrats passés ou récupérés par la *British Air Commission*. Cependant la première partie du livre explique bien l'évolution politique et économique des achats britanniques aux États-Unis mais aussi les investissements faits au Canada, ce qui apporte une vision nouvelle sur cet aspect.

The British Air Commission and Lend-Lease – K.J. Meek – 270 pages, 168 photos n&b. Prix : environ 320,00 F plus frais de port. Disponible chez : Air-Britain Sales Dpt, 41 Peshurst Rd, Leigh, Tonbridge, Kent, TN11 8HL, Angleterre. e-mail : Mike@absales.demon.co.uk



Guerre et paix version canadienne

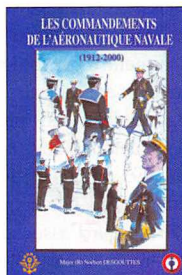
L'aviation militaire canadienne, pas tout à fait américaine et plus tout à fait britannique, est retracée ici dans cette série de ses origines à nos jours. Des quatre volumes qui sont prévus, deux sont d'ores et déjà disponibles, représentant 550 pages à eux deux. Ils ont la mouture de qualité de CANAV Books, qui a déjà édité plusieurs ouvrages sur l'aviation canadienne, dont ceux sur le Canadair Sabre et l'Avro CF 100.

Le premier volume traite des débuts, de l'entre-deux guerres et de certains aspects de la Seconde Guerre mondiale, dont celui méconnu de la guerre à partir du Canada et le déploiement outre-mer des pilotes et unités de chasse. Le deuxième traite des pilotes et des unités qui ont combattu sur les autres fronts. Quand on sait que la RCAF a mis en ligne une quarantaine d'escadrons sur tous les fronts, on peut imaginer que la matière à traiter est conséquente.

Les photos sont nombreuses et souvent inédites et l'équilibre est bien respecté entre hommes et machines. On constate aussi que les Canadiens n'étaient pas en reste en ce qui concerne les *nose arts*. Les témoignages des survivants sont aussi nombreux ce qui rend la lecture (en anglais, sorry !) plus vivante. Les autres volumes devraient être disponibles pour la fin de l'année.

L'éditeur propose ses deux premiers volumes au prix de USD 60,00 chacun, soit environ F. 430,00, (frais de port pour l'étranger inclus !).

Canada's Air Force at War and Peace – Larry Milberry – CANAV books, 51 Balsam Ave, Toronto, Ontario, M4E 3B6, Canada.



Pachas, singes et patrons

L'association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique navale (ARDHAN) vient de publier une version révisée et améliorée de son ouvrage sur les commandements de l'AN des origines à 2000.

Plus étoffée, mieux présentée (couverture cartonnée) et plus agréablement illustrée, cette édition donne la liste de tous les chefs qui se sont succédés à la tête des grands commandements, des centres, bases, unités et même porte-avions. Comme beaucoup de publications de l'ARDHAN, ce livre doit être considéré avant tout comme une source de référence et n'est pas plus destiné à être lu de bout en bout qu'un annuaire téléphonique.

Le livre est découpé en chapitres traitant chacun d'une unité spécifique (commandements organiques, bases, formations aériennes...), mais à l'intérieur le classement par date de création des formations est discutable. Comme l'index des unités aériennes a été supprimé par rapport à la première édition, il faut partir à la pêche pour trouver une information spécifique touchant à une unité.

De nombreuses photos illustrent l'ouvrage, dont beaucoup sont à la fois inédites et intéressantes. Une mise à jour est prévue dans le futur, mais en raison des nuages qui menacent l'Aéronautique navale, il est vraisemblable qu'elle sera plutôt mince.

Les Commandements de l'Aéronautique Navale, 1912-2000 – Major N. Desgouttes – ARDHAN, 3 ave Octave-Gréard, 75340 Paris Cedex 07 (www.aeronavale.org) – Prix : 35 euros (230,00 F), également disponible dans les librairies spécialisées.



Les as maudits

Mais qu'est-ce qu'ils ont fait au monde, nos as nationaux, pour qu'on leur en veuille à ce point ? Après le traitement que leur avait fait subir la version originale anglaise d'Osprey, on pouvait espérer que la version française de Del Prado rétablisse

l'équilibre, d'autant qu'elle a bénéficié de la collaboration de deux éminents spécialistes français. Après avoir lu avec surprise que ce volume était une adaptation de « *P-47 Thunderbolt Aces of the 8th* », on constate qu'effectivement le texte français a été totalement « *rewrit* » par rapport à celui de Barry Ketley. Ainsi, certaines graves bévues et lacunes ont pu être gommées et comblées.

On pouvait espérer qu'après avoir sombré dans le ridicule à la parution du premier volume consacré au Spitfire, l'éditeur serait plus attentif à « mieux causer la France ». Hélas, ce volume se distingue par un nombre invraisemblable de fautes d'orthographe et de grammaire totalement inadmissibles. Par exemple, saviez-vous que le pluriel de Morane-Saulnier était Moranes-Saulnier (surtout qu'en français, les noms propres sont invariables) ? Et qu'il faut aussi mettre un « s » à Dewoitine quand leur

nombre est égal à... zéro. On dit chevaux quand il y a plusieurs chevaux et même quand il n'y a pas de cheval !

Quelques coupes sombres pratiquées à l'emportepièce dans le texte rendent certaines phrases difficiles à comprendre et contribuent à la mauvaise impression d'ensemble qui se dégage de ce volume. On ne reviendra pas sur la qualité très médiocre des profils, que l'on a déjà évoquée à propos de la version anglaise (cf *Aéro-Journal* n° 10), mais il faudrait nous expliquer à quoi riment ces trois espaces blancs alors que tous les profils d'origine n'ont pas été utilisés.

La présentation en quatrième de couverture est pour le moins agaçante. On y lit qu'il aura fallu attendre très longtemps après la fin de la guerre pour que les chercheurs se penchent sur l'histoire de l'armée de l'Air. L'éditeur croit-il sincèrement qu'on l'a attendu pour parler de l'aviation française en guerre ? Cela est d'une prétention incroyable et balaie d'un revers de la main les nombreux travaux de nos grands historiens, Danel, Cuny, Leyvastre, Liron et on en oublie... Des travaux un peu plus sérieux et mieux documentés que ces fascicules – et écrits en français, eux !

Ce volume donnera peut-être le goût aux jeunes de s'intéresser à notre aviation, mais certainement pas à notre belle langue.

Les As Français de la Seconde Guerre Mondiale – Del Prado, Paris.



À fond la caisse

Ce petit fascicule (A4, 36 pages brochées) est avant tout un album constitué autour de photos des P-47D et des L-4H utilisés par les Brésiliens en Italie. On trouve également 6 photos couleur.

Les légendes sont en portugais et en anglais. Le plus étonnant reste

que ce fascicule contient aussi des planches de décals au 1/72 et 1/48 permettant la décoration de cinq P-47D, d'un L-4H et du B-25C de liaison.

FAB na Segunda Guerra Mundial – L. Barbossa Monteiro – Éditions Adler. En vente sur : www.greatmodels.com



Un as canadien

Ce jeune Canadien se forge une telle réputation dès l'automne 1941 que son chef d'escadrille décide de l'emmener avec lui à Malte.

Laissé pour mort à la suite d'un bombardement allemand, il va pourtant prouver à la Luftwaffe qu'il est bien vivant. Les victoires s'accumulent et avec, les décorations. Il termine la guerre à demi-borgne, mais avec 16 victoires confirmées à son palmarès.

Après la guerre, il fait encore parler de lui dans les gazettes, mais, en 1971, il perdra son dernier combat contre la leucémie.

Buck McNair, Canadian Spitfire Ace – N. Franks – Grub Street, Londres.



Christophe Gibelin présente:

"Les Chasseurs aux couleurs françaises"

Auteur de la célèbre bande dessinée "Les Ailes de Plomb", Christophe Gibelin vous propose ces 4 magnifiques tirages des "chasseurs aux couleurs françaises". Tiré en série limitée de 500 exemplaires, au format 40 x 60 cm sur papier grand luxe 300 gr mat, chaque tirage est numéroté et signé de la main de l'artiste.

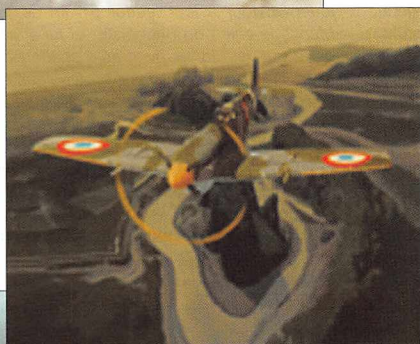
150 F chaque tirage (+30 F de frais de port)

À commander, accompagné de votre règlement (chèque ou n° carte bancaire) aux Éditions Drivers

12 bis, rue Baronie

31000 Toulouse

Commande par téléphone (CB uniquement) : 05 61 22 81 11

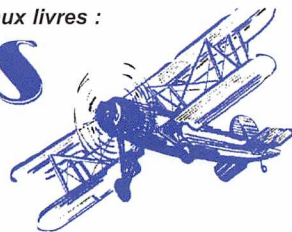


Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion

Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!



AVIATION FRANÇAISE

- Les Caudron Renault/ Docavia (F) **380 F**
- Les Avions Caudron Vol1/ A Hauet (F) **350 F**
- Ils étaient là ... (l'armée de l'Air sept 39-juin 40)/ J & P Martin (F) **399 F**
- Mes carnets Juin1940-Aout 43 / René Mouchotte (Réédit.)(F) **149 F**
- Breguet 690/691/693/695/700 (les Ailes de Gloire N°1 /Marchand & Takamori(F) **50 F**
- Bloch 151-157 (les Ailes de Gloire N°3)/Marchand & Takamori(F) **50 F**
- Camouflage et Marques N°1 Aviation Française 1938-1945 Aeroéditions (F) **79 F**
- L'aviation Française en couleurs 1910-1960 / Avions Hors Serie (F) **220 F**

- 56 th Fighter Group Coll Osprey Aviation Elite 2 / R Freeman(A) **169 F**
- B26 Invader Units over Korea : Frontline Colours N°4 / W Thompson (A) **169 F**
- Night Wings USMC Night Fighters 1942-60 (A) **110 F**
- Air War over North Viet Nam (Squadron Special) Toperczer (A) **119 F**

AVIATION ANGLAISE

- Spitfire, The History / EB Morgan & E Schacklady (A) **450 F**
- Sunderland Squadrons of WW2 / Combat aircraft n°20 (A) **125 F**
- Lancaster : Comprehensive guide for the modeller (A) **199 F**
- Collection Warpaint (A) :
- n° 28 Fairey Firefly **129 F**
- n° 27 de Havilland Vampire **185 F**
- n° 29 Hawker Sea Hawk **115 F**
- n° 30 Avro Vulcan **115 F**

AVIATION ALLEMANDE

- Heinkel He 219 An illustrated History of Germany's Premier Nightfighter / R Remp (A) **339 F**
 - German Jet Aircraft 1939-1945/ H P Diedrich (A) **275 F**
 - Focke Wulf FW 190 (Osprey Modelling Manual) (A) **145 F**
 - Messerschmitt Me 410 in detail/ J Nowicki (A/PL) **129 F**
 - Augsburg's Last Eagles (Eagle File N°3) / B Green (A) **250 F**
 - Messerschmitt Bf 109K (Japo) Camouflage & Marking (A) **175 F**
 - Messerschmitt Bf 109 G (Muschroom Model Mag N°1) Michulec (A) **109 F**
 - Messerschmitt Bf 110 (Walk Around N°23) (A) **129 F**
 - Focke Wulf Fw 190 A/F (Walk Around N°22) (A) **129 F**
 - Jagdgeschwader 2 Coll.Osprey Aviation Elite 1 / J Weal (A) **169 F**
 - Me 262 Volume 4 (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**
 - Me 262 Volume 3 (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**
 - Me 262 Volume 1(réédité) (Classic Publication) Smith & Creek (A) **389 F**
- ## AVIATION AMERICAINE
- WW2 US Army Fighter Modelling : Modelling Masterclass Osprey/ J Scutts (A) **239 F**
 - North American B25 Mitchell (Crowood Aviation) / J Scutts (A) **300 F**
 - North American P51 Mustang (Osprey Modelling Manual) (A) **145 F**
 - Bandits over Bagdad (F117 in the Gulf Air) / Thompson (A) **195 F**
 - B24 Liberator Units of the 15th Air Force (Combat Aircraft N°21(A) **125 F**

AVIATION ITALIENNE

- Coll. Ali D'Italia (I/A) **110 F le vol**
- n°16 Reggiane Re 2005 **89 F**
- Ali e Colori N°3 Fiat G50

AVIATION PAYS DE L'EST

- Mig17 & Mig19 Units of the Vietnam War (Combat Aircraft N°24) (A) **125 F**
- Conflict in the Balkans (Combat Aircraft N°25) (A) **125 F**
- White Eagles The Aircraft, Men & Operations of Polish Air Force 1918-39 / Belcarz & Peczkowski(A) **339 F**
- Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 (F) **240 F**
- Soviet X planes /Gordon & Gunston (A) **329 F**
- Polikarpov I-16 / Lela presse (F) **240 F**

DIVERS

- N° 91 "Nigeria Squadron (Aviation Elite N°3)/ Hall (A) **169 F**
- Leitolaivue 24 (Aviation Elite N°4)/ Stenman (A) **169 F**
- Arab-Israeli Air Wars 1947-82 (Combat Aircraft N°23/ Aloni (A) **125 F**
- Mitsubishi Rikko Betty units in WWII (Combat aircraft N° 22)(A) **125 F**
- Camouflage & Markings The Israeli Air Force 1967-01/ R Ball (A) **185 F**
- l'Aviation Croate 1941-1945/ Frka, Novak & Pogacic (F) **390 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

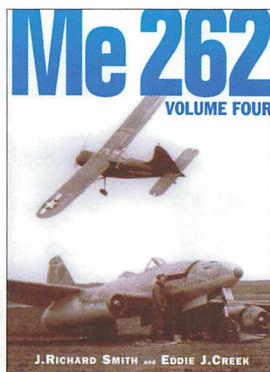
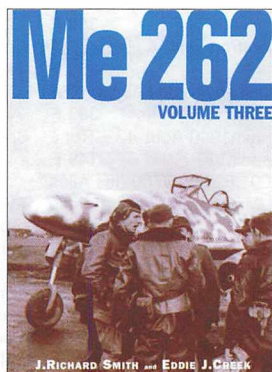
DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE

Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

web : www.drivers.fr



Le coup de cœur du bimestre



Me 262 puissance quatre

C'est vrai qu'à première vue, consacrer quatre tomes au Me 262, aussi mythique soit-il, pour la modique somme de 180 euros, cela sentait l'arnaque à plein nez. Que nenni ! Ces deux derniers volumes de la collection sont absolument fantastiques.

Les auteurs ont rassemblé toutes les photos existantes, très connues, peu connues, inédites, en noir et blanc et en couleur. Nous n'avons pas eu le courage de les compter... Mais, on y trouve de véritables perles et même les photos de cimetières, générale-

ment si rébarbatives, recèlent de vrais trésors, comme cet appareil du III./KG(J) 54 avec l'insigne de la tête de mort et les bandes de la *Reichsverteidigung*. Comme il est de mise à propos des teintes du camouflage et des couleurs des marques des avions allemands de cette période, les auteurs se laissent aller à leurs propres spéculations qui ne paraissent ni plus ni moins convaincantes que celles des autres.

Les deux derniers volumes terminent la chronologie au jour le jour de la mise en œuvre du *Sturmvogel* et le développement des versions expérimentales. Le volume 4 s'achève sur les appareils capturés et évalués par les Alliés. On y retrouve ainsi les sept 262 récupérés par les Français, dont seulement trois furent testés en vol. Cependant, les auteurs auraient dû à s'en tenir strictement au Me 262, car quand ils écrivent que les Américains ont été très agacés par les Français qui n'ont pas voulu leur prêter « notre » Do 335, ils oublient simplement que c'est eux qui l'avaient capturé et qui nous l'avaient donné. S'ils voulaient se le garder, ils n'avaient qu'à pas nous l'offrir !

Les textes sont émaillés de nombreux récits personnels, tant du côté allemand que du côté allié. Ils sont aussi superbement illustrés par les planches couleur somptueuses dues au talent d'Eddie Creek et de Tom Tullis. Il y a aussi de nombreux dessins techniques au trait, des écorchés, des photos de l'intérieur, bref, tout et même davantage !

Me 262 - J.R.Smith & E.J.Creek - Classic Publications, Crowborough (GB).

REÇU 5 SUR 5

Les derniers rires de Richthofen

On a tout d'abord attribué la victoire au pilote canadien Roy Brown, mais ceci paraît douteux. En 1959, une révélation parue dans le journal *Cavalier* tendait à prouver que c'est un mitrailleur australien, Robert Buie, qui avait porté le coup fatal. En 1964, Heinz Nowarra et Kimbrough Brown, dans un livre appelé *Von Richthofen and the Flying Circus*, avancèrent une autre hypothèse : ce serait le sergent George Franklyn, de la *Royal Garrison Artillery*, qui aurait descendu l'as allemand avec sa mitrailleuse Lewis. D'après la direction d'où est venue la balle mortelle, ni Brown, ni Buie ne peuvent être les vainqueurs de Richthofen. Mais tant d'hommes ont iré sur lui, étant donné sa faible altitude au moment où il a été touché, qu'il est impossible d'affirmer que tel ou tel a porté le coup fatal.

Voici maintenant un témoignage de première main de la dernière journée de Richthofen :

« En ce matin de printemps, alors que le soleil se levait sur Cappy, Richthofen se rendit à la ligne de vol pour un contrôle des pilotes. Selon tous, il était de bonne humeur, puisque la veille il avait abattu sa 80^{ème} victime. Alors qu'il faisait le tour des lieux, il trébucha sur

un brancard posé sur le sol. Quand il se retourna pour voir sur quoi il était tombé, il aperçut le lieutenant Wenzl, un jeune tigre qui à la fin du mois de mars avait été transféré à la Jasta 31. Pour s'amuser, le Rittmeister bascula le brancard et Wenzl tomba dans la boue. Cette farce amusa les autres pilotes qui planifiaient déjà de jouer un tour à leur leader. En fin de matinée, ils kidnappèrent Moritz, le chien du Rittmeister et lui attachèrent une cale au bout de la queue. Moritz avait déjà souffert de la guerre et il lui manquait même un bout d'oreille. Quelques mois plus tôt, le danois avait poursuivi le triplan Fokker de Richthofen alors qu'il roulait sur la piste, prêt à décoller. L'animal s'approcha un peu trop près de l'hélice et les lames lui entaillèrent une bonne partie de l'oreille. En ce matin du 21 avril, Moritz, le chien à l'oreille coupée, alla trouver son maître, traînant derrière lui une cale. Le Rittmeister riait de la plaisanterie quand il s'agenouilla pour libérer Moritz. Tout le monde était loin de penser que c'était la dernière fois qu'on entendrait les rires de Richthofen. »

S. Mantoux (Mâcon, 71)

Retour sur l'Aéronautique navale

Deuxième de couverture :

- Breguet Bizerte de la E2 : je confirme le carré contenant le numéro de rang (N° 1, appareil du LV Duval, commandant l'escadrille), était de couleur rouge.

Instructions permanentes de l'A/N, escadre de l'Atlantique, Annexe 1, page 1

Page 7 :

- Dewoitine 510 : ce cliché a dû être pris alors que l'appareil appartenait encore à l'armée de l'Air. En effet, lorsque qu'ils furent transférés à la Marine, les D.510 avaient tous été démunis de leurs carénages de roues.

Page 9 :

- Dewoitine 510 n° 344 : cet appareil porte le code HY.41 car il faisait partie des machines du Cours de Chasse qui avaient été réaffectées à la Section de servitudes de la BAN d'Hyères et étaient convoyées vers cette BAN.

- Vought 156F n° 20 : lors de leur destruction le 10 mai 1940, les appareils de l'AB3 étaient tous camouflés. Ceci est confirmé par le cahier d'ordres de l'AB3 dont je possède copie. La mise en peinture a été faite à Lanvéoc avant le transfert de l'escadrille à Alprecht. Mais cette information risque de n'être qu'académique tant qu'un cliché le prouvant ne sera pas découvert.

Page 29 : Dewoitine 520 n° 74 : L'accident a eu lieu sur le terrain d'Hyères.

Page 34 : Lioré et Olivier 451 : non, c'est la Marine qui a stocké ces machines à Hyères. Quant au choix du modèle pour le rééquipement de la 4^{ème} flottille qui avait perdu en 1941 la quasi totalité de ses Martin 167 en Syrie, il a été rendu obligatoire car il n'existait plus suffisamment d'appareils de ce type en volant de réserve.

L. Morareau (Vence, 06)



Le 17 août 1944, le 454th Bombardment Group de la 15th Air Force exécute une nouvelle mission de bombardement sur les installations pétrolières de Ploesti (Roumanie). Le B-17 de tête, piloté par le *Lieutenant-Colonel James A. Gunn III* (commandant le groupe), est atteint par la *flak* et l'équipage doit sauter en parachute. Attendu par des civils à sa descente, Gunn est incarcéré au camp provisoire de Ploesti avant d'être transféré deux jours plus tard dans un camp près de Bucarest, où il est l'officier le plus gradé.

En tout, plus de 1 100 aviateurs américains se trouvent en captivité en Roumanie (dont les quelque 100 survivants du tout premier raid d'août 1943). Un événement va bientôt tout bouleverser.

Le 23 août, le maréchal Antonescu est renversé par un coup d'état et le roi Michel I^{er} annonce la capitulation de la Roumanie. Aussitôt se forme un gouvernement provisoire. Comme c'est souvent le cas en pareilles circonstances, tous ceux qui exerçaient de quelconques responsabilités se sont évanouis dans la nature. À l'exception d'un colonel roumain et de la princesse Catherine, qui viennent rendre visite au camp dans la matinée du 24, tout le monde se désintéresse des Américains.

Les portes sont ouvertes et les « prisonniers » peuvent librement déambuler dans la ville. Toutefois, Gunn cherche un moyen d'évacuer ses hommes. Il parvient à trouver dans les décombres des bâtiments officiels le secrétaire d'État à la Guerre, le général Racovita. Celui-ci promet de mettre un avion à la disposition de Gunn pour qu'il puisse gagner l'Italie afin d'organiser le rapatriement des prisonniers. En contre-partie, Gunn promet de faire exécuter un raid contre l'aérodrome d'où partent les avions allemands qui pilonnent Bucarest à longueur de temps. Gunn rencontre ensuite M. Georgescu, ministre de l'Économie qui l'invite dans sa résidence pour préparer son départ.

Dans la matinée du 25, Gunn est conduit à l'aérodrome de Ploesti où un Savoia-Marchetti l'attend. Mais, après vingt minutes de vol, le pilote prétexte une panne pour revenir et se débarrasser de son encombrant passager.

Gunn rencontre alors un capitaine aviateur qui se présente comme étant le Prince Constantin Cantacuzène, commandant un groupe de chasse à Bucarest. Dans un anglais parfait, celui-ci lui dit : « *Si vous acceptez de voyager dans le ventre d'un Messerschmitt, je peux vous emmener en Italie.* » Gunn accepte sans la moindre hésitation, craignant pour la sécurité de ses compatriotes, exposés aux bombardements incessants de la Luftwaffe.

Alors qu'il prépare son voyage, Gunn reçoit la visite de M. Georgescu qui lui fait savoir que le Dr. Maniu, le nouveau chef de l'état, désire s'entretenir avec lui. Le Dr. Maniu lui fait part de ses craintes pour le futur de son pays et demande à ce que Gunn intercède auprès des autorités compétentes pour que les Alliés investissent sans tarder la Roumanie.

De retour, Gunn se remet au travail avec Cantacuzène, mais comme il n'existe aucune carte détaillée d'Italie, Gunn dessine lui-même à la main le trajet que devra suivre le pilote roumain, en prenant soin d'indiquer les



La grande évasion

barrages de ballons, les batteries antiaériennes et les points remarquables pour faciliter la navigation après le franchissement de l'Adriatique, jusqu'au terrain de San Giovanni à Foggia. Comme Gunn ne disposera pas d'oxygène, le vol se déroulera à une altitude maximale de 3 500 mètres. Le plan de Cantacuzène est de voler à cette altitude jusqu'à mi-parcours, puis de terminer en léger piqué de manière à maintenir une vitesse permettant d'éviter les chasseurs alliés.

Pour réduire encore les chances d'interception, les deux hommes décident de peindre les cocardes américaines à la place des cocardes roumaines et d'ajouter un immense drapeau de chaque côté du fuselage. Toutefois, ces décorations ne laissent plus planer le moindre doute sur la vraie nature de la mission. Or, dans ces temps troublés, tout est possible, y compris une délation auprès des Allemands qui pourraient tendre un traquenard. Cantacuzène imagine alors de programmer officiellement la mission pour le 28 août au matin, mais de décoller en fait dans l'après-midi du 27.

Prétextant un essai, Gunn, chaudement équipé, grimpe dans le compartiment radio. Aussitôt, le pilote roumain saute dans le cockpit et décolle en quelques minutes. Cantacuzène suit à la lettre les indications portées sur la carte dressée par Gunn. Le vol se déroule sans le moindre incident. Lorsque le Messerschmitt se présente au-dessus de la piste de San Giovanni, le pilote abaisse volets et train et balance les ailes. La DCA n'ouvre pas le feu.

À peine libéré de son inconfortable position, Gunn, quoique un peu groggy, téléphone au QG de la 15th Air Force avant d'être conduit en voiture, avec Cantacuzène, au PC de Bari. Dès le lendemain, un premier raid contre l'aérodrome allemand est mené à bien par le 99th Fighter Group, suivi de plusieurs autres dans les jours qui suivent. Le 2 septembre 1944, 1 161 prisonniers américains auront été rapatriés depuis le terrain de Ploesti à bord de B-17.

Idée et documents :
James V. Crow

La photo ci-dessus et les planches de la quatrième de couverture montrent le Bf 109G-6 (Wk.Nr. 166133) posé à San Giovanni (Foggia) le 27 août 1944 par le capitaine Prince Constantin Cantacuzène avec le *Lieutenant-Colonel James A. Gunn III* à son bord. L'appareil sera détruit le lendemain par Gunn lui-même alors qu'il tentait de décoller. Constantin Cantacuzène (orthographe francisée de Cantacuzino – une très ancienne famille dont certains représentants ont été empereurs de Byzance) était un pilote d'acrobatie très connu avant la guerre. Il fut l'as des as roumains, avec 56 victoires homologuées. (Collection J.V. Crow)

Au catalogue



Les groupes « lourds »
ÉPUISÉ
Pas de réédition envisagée
en 2001



Les Pilotes de Chasse
Français 39/45
ÉPUISÉ
Pas de réédition envisagée
en 2001



Camouflage et marques N° 1
12,04 euros + port
Métropole : 0,76 euro
DOM/TOM & CEE : 1,07 euro
Autres pays : 1,37 euro



Camouflage and markings #1
Sold out



Ils étaient là...
60,83 euros + port
Métropole : 6,10 euros
DOM/TOM, CEE : 7,62 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,24
Asie, Océanie : 22,87 euros

Abonnement



– Simone, je vais chercher le dernier numéro d'Aéro-Journal.
– Marcel, descends de là tout de suite et abonne-toi !

Prochain numéro

[2 août 2001]

Les Ju 88 français en opérations



BON DE COMMANDE

à copier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

- ☐ Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 20 au n° 25 inclus : France 32,78 euros (215,00 F) - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros (245,00 F) - Autres pays 41,16 euros (270,00 F), air mail.

Je souhaite recevoir :

- ☐ __ exemplaire des n° 2 / 5 / 7 / 13 / 14 / 18 - Chaque numéro : 6,56 euros (43,00 F) port inclus (tous pays).
☐ __ exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45* - voir tarifs ci-dessus
☐ __ exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...* - voir tarifs ci-dessus

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____ ou euros _____ (merci de préciser la devise)

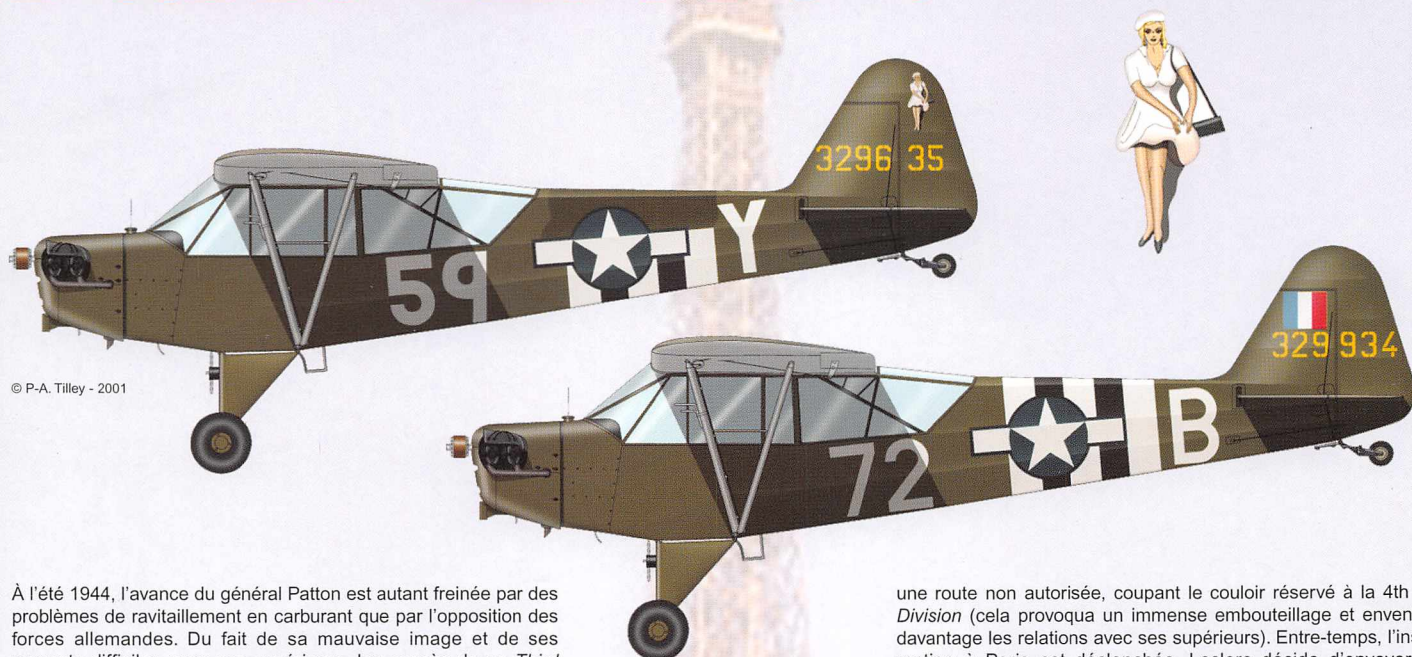
Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

Carte : Visa – MasterCard n° _____ Date d'expiration : _____

Fait à _____ le _____

Signature

Paris libéré !



© P-A. Tilley - 2001

À l'été 1944, l'avance du général Patton est autant freinée par des problèmes de ravitaillement en carburant que par l'opposition des forces allemandes. Du fait de sa mauvaise image et de ses rapports difficiles avec ses supérieurs, les succès de sa *Third Army* sont peu couverts par les médias. Patton pense bien changer cet état de chose en libérant Paris. Cependant, la *First Army* du général Hodges est géographiquement mieux placée pour atteindre cet objectif. Mais les choses se compliquent sérieusement quand l'affaire prend une tournure politique. Pour des raisons de politique intérieure, Paris doit être libéré uniquement par les forces gaullistes, cet honneur devant revenir à la 2^{ème} DB commandée par le général Philippe Leclerc, un gaulliste convaincu. La 2^{ème} DB passe donc sous la responsabilité de la *Third Army* du général Patton. Avec l'appui de De Gaulle, Leclerc doté de cet esprit indépendant que certains oseraient qualifier d'insubordination, est prêt à marcher sur Paris avec sa division sans attendre les ordres et au mépris des instructions issues de la *Third Army* ou 12^{ème} Groupe d'Armées. Cependant, le 14 août, en vue de régulariser sa situation, Leclerc demande l'autorisation de marcher sur Paris. Mais pour lui, ce n'est qu'une formalité et il n'attend pas la réponse du haut commandement. Il envoie des éléments de son unité sur Paris. Quand il reçoit l'ordre de stopper immédiatement ses troupes, il menace alors de démissionner, un acte qui aurait créé à coup sûr une crise politique majeure entre Français et Américains. Patton arrive cependant à temporiser. En tenant compte de tous ces éléments, les généraux Bradley et Eisenhower, voulant garder Patton en dehors des projecteurs, réaffecte la 2^{ème} DB au *V Corps* de la *First Army* le 17 août. Cependant, Leclerc le prend différemment et se considère toujours comme dépendant de la *Third Army*, sous prétexte que ses nouveaux supérieurs sont francophobes ! Leclerc reçoit finalement l'ordre de marcher le 22 août sur Paris. Sans délai, il ordonne de marcher sur la capitale, mais sans tenir compte des instructions données par le *V Corps* – et ignorant les conséquences de son action identique à Argentan – Leclerc prit

une route non autorisée, coupant le couloir réservé à la 4th *US Division* (cela provoqua un immense embouteillage et envenima davantage les relations avec ses supérieurs). Entre-temps, l'insurrection à Paris est déclenchée. Leclerc décide d'envoyer un message annonçant l'arrivée prochaine de la 2^{ème} DB. Le 24 août, à la deuxième tentative, un premier L-4 avec à son bord le capitaine Callet et le lieutenant Mantoux survole Paris et lâche son message près de l'île de la Cité. Le 25 août, Paris étant officiellement libéré, quatre L-4 apparaissent volant bas au dessus de la capitale. Si deux appartiennent à la 2^{ème} DB, deux sont pilotés par des Américains rattachés à la 2^{ème} DB. L'un de ces Américains est Kenn G. Thorpe, alors lieutenant au N° 196 *Field Artillery Battalion* équipé de Piper L-4H. Il raconte :

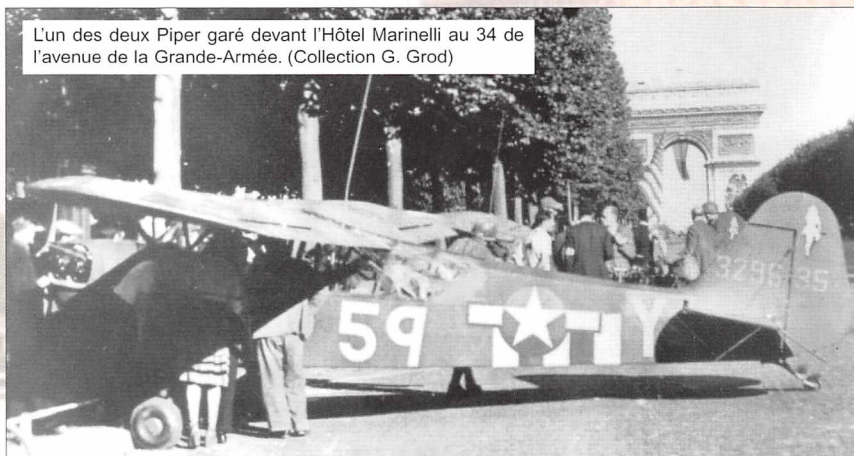
« Le 9 juillet, le Battalion était à environ 6 km de Carentan, et devait être engagé dans des actions au profit de la 9^{ème} DI (VII Corps). Nous avons trouvé un champ comme piste d'atterrissage et avons réalisé notre première mission le 10 juillet. Par la suite, trois détachements tactiques furent désignés, l'un pour renforcer le 2^{ème} DI (V Corps) le 7 août, l'autre pour le *First Army Provisional Ranger Group* le 8 août et le dernier pour la 2^{ème} DB française le 20 août. »

Le 25 août 1944, le N° 196 *Field Artillery Battalion* partage une bande de terrain avec deux L-4 de la 2^{ème} DB dont l'un...

« ...était piloté par le capitaine d'Herbert Roussellier et le deuxième par un sergent dont je ne me rappelle pas du nom. Après avoir dépassé une colline située au sud de Paris, nous sommes arrivés au Plessis Robinson et le capitaine dit : "Mes parents habitent Paris et je ne les ai pas vus depuis quatre ans. Je vais survoler le coin pour essayer de les apercevoir. Vous m'accompagnez ?" C'est ainsi donc que Roussellier, suivi par le sergent, par Joe Kilkenny (et son observateur), puis par moi-même, seul, sommes partis pour descendre l'avenue Foch en rasant la cime des arbres. Au passage d'une intersection, le bruit du moteur de l'avion du capitaine attira l'attention des snipers allemands et il essuya leurs tirs. Nous avons tourné au dessus de l'Arc de Triomphe et nous nous sommes posés près de la Porte Maillot. Lors de l'atterrissage du capitaine, la foule s'était tenue à l'écart, mais au moment où j'atterrissais, la foule commença à se regrouper autour de l'avion. Ne voulant blesser personne avec mon hélice, je la coupai donc alors que je me trouvais encore dans les airs. Après l'atterrissage je dus pousser l'avion sur le bord du trottoir, aidé par un certain nombre de bonnes volontés. La foule alors me saisit et avant que je me rende compte de ce qui m'arrivait, je me trouvais sur les épaules d'un inconnu alors que les gens hurlaient de joie. »

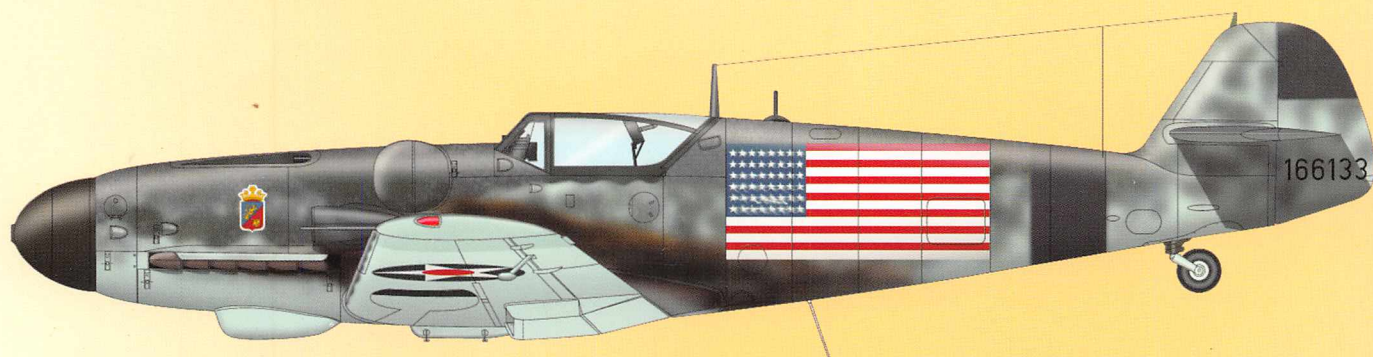
Les deux Américains, avec d'autres pilotes américains évadés, participent à un film d'actualité de *Pathé News* et restent à Paris quelques jours, leurs Cub garés juste devant leur hôtel de l'avenue de la Grande-Armée. Cet intermède sera de courte durée, la guerre les ramenant à une plus dure réalité. Le N° 196 *Field Artillery Battalion* est réaffecté à la 5th *Armored Division*. Le Lieutenant Thorpe quitte Paris le 28 août et rejoint son lieu d'assignation le 2 septembre.

L'un des deux Piper garé devant l'Hôtel Marinelli au 34 de l'avenue de la Grande-Armée. (Collection G. Grod)



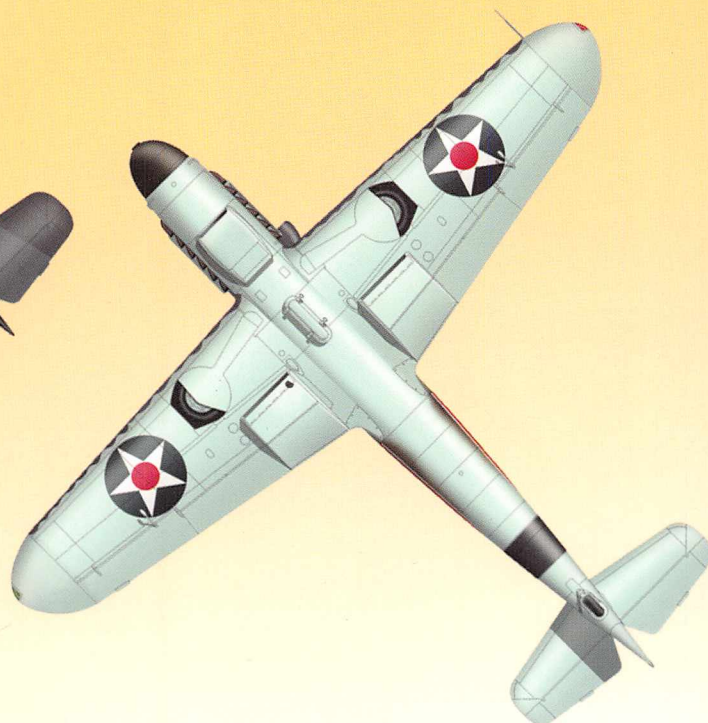
Sources : *Lightplanes at War, US Liaison Aircraft in Europe, 1942-1947* – Ken Wakefield, Tempus, 1999.

La grande évasion



Messerschmitt Bf 109G-6 (Wk.Nr. 166133)
 9^{ème} Grupul
 Foggia (Italie), 27 août 1944
 Pilote : capitaine Prince Constantin Cantacuzène
 Passager : Lieutenant-Colonel James A. Gunn III

Voir l'histoire complète en page 73.



On notera que le drapeau américain ne comporte pas le nombre exact de barres et que les dernières rangées d'étoiles ont été peintes à la main d'une manière si hâtive que la peinture a coulé...

L'intrados des saumons d'aile a été manifestement repeint, mais il n'a pas été possible d'en déterminer la couleur exacte.

L'insigne est inconnu et a été représenté d'une manière très schématique.

